

VŠB – Technická univerzita Ostrava

Fakulta Strojní

Institut dopravy

Vnější ekonomická zátěž leteckých dopravců, analýza
současného stavu a vlivu této zátěže na výkonnost leteckých
dopraců v Evropě

External Economic Burden of Aircraft Carriers - Analysis of
Current Status and Influence of the Ballast on the Performance of
Air Carriers in Europe

Student:

Kateřina Němcová

Vedoucí bakalářské práce:

Ing. Jiří Hořinka

Ostrava 2012

Zadání bakalářské práce

Student:

Kateřina Němcová

Studijní program:

B3712 Technologie letecké dopravy

Studijní obor:

3708R036 Technologie letecké dopravy

Téma:

Vnější ekonomická zátěž leteckých dopravců, analýza současného stavu
a vlivu této zátěže na výkonnost leteckých dopravců v Evropě
External Economic Burden of Aircraft Carriers - Analysis of Current
Status and Influence of the Ballast on the Performance of Air Carriers in
Europe

Zásady pro vypracování:

Analýza ekonomické zátěže v evropské letecké dopravě vlivem:

mezinárodní legislativy (Montrealská úmluva);

evropské legislativy (EC 261/2004), obchod s emisními povolenkami;

řízení letového provozu na úrovni plánování (CFMU Brusel), přibližovací služby provozovatelů letišť.

Srovnání se zátěží na dálném východě a v USA, konkurenceschopnost evropských dopravců.

Návrh, jakým způsobem snížit vliv této zátěže a jak by se na těchto nákladech mohli podílet původci této
vnější zátěže.

Seznam doporučené odborné literatury:

Žihla, Z. a kol. Provozování podniků letecké dopravy a letišť.

Formální náležitosti a rozsah bakalářské práce stanoví pokyny pro vypracování zveřejněné na webových stránkách fakulty.

Vedoucí bakalářské práce: **Ing. Jiří Hořinka**

Datum zadání: 16.12.2011

Datum odevzdání: 21.05.2012

doc. Ing. Vladimír Smrž, Ph.D.
vedoucí katedry



prof. Ing. Radim Farana, CSc.
děkan fakulty

Místopřísežné prohlášení studenta

Prohlašuji, že jsem celou bakalářskou práci včetně příloh vypracoval samostatně pod vedením vedoucího bakalářské práce a uvedl jsem všechny použité podklady a literaturu.

V Ostravě

.....

podpis studenta

Prohlašuji, že

- jsem byla seznámena s tím, že na moji bakalářskou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb., autorský zákon, zejména § 35 – užití díla v rámci občanských a náboženských obřadů, v rámci školních představení a užití díla školního a § 60 – školní dílo.
- beru na vědomí, že Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava (dále jen „VŠB-TUO“) má právo nevýdělečně ke své vnitřní potřebě bakalářskou práci užít (§ 35 odst. 3).
- souhlasím s tím, že bakalářská práce bude v elektronické podobě uložena v Ústřední knihovně VŠB-TUO k nahlédnutí a jeden výtisk bude uložen u vedoucího bakalářské práce. Souhlasím s tím, že údaje o kvalifikační práci budou zveřejněny v informačním systému VŠB-TUO.
- bylo sjednáno, že s VŠB-TUO, v případě zájmu z její strany, uzavřu licenční smlouvu s oprávněním užít dílo v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona.
- bylo sjednáno, že užít své dílo – bakalářskou práci nebo poskytnout licenci k jejímu využití mohu jen se souhlasem VŠB-TUO, která je oprávněna v takovém případě ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které byly VŠB-TUO na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše).
- beru na vědomí, že odevzdáním své práce souhlasím se zveřejněním své práce podle zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších předpisů, bez ohledu na výsledek její obhajoby.

V Ostravě: 21. května 2012

.....
podpis

Kateřina Němcová

Police 23

756 45, Police

ANOTACE BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

NĚMCOVÁ, K. *Vnější ekonomická zátěž leteckých dopravců, analýza současného stavu a vlivu této zátěže na výkonnost leteckých dopravců v Evropě: bakalářská práce.* Ostrava: VŠB – Technická univerzita Ostrava, Fakulta strojní, Institut dopravy, 2012, 49 s. Vedoucí práce: Hořínka, J.

Bakalářská práce specifikuje vnější a analyzuje ekonomickou zátěž na letecké přepravce, zejména vlivem evropské a mezinárodní legislativy, řízením letového provozu a provozovateli letišť.

ANNOTATION OF BACHELOR THESIS

NĚMCOVÁ, K. *External Economic Burden of Aircraft Carriers - Analysis of Current Status and Influence of the Ballast on the Performance of Air Carriers in Europe: Bachelor Thesis.* Ostrava: VŠB – Technical University of Ostrava, Faculty of Mechanical Engineering, Institute of Transport, 2012, 49 p. Thesis head: Hořínka, J.

Bachelor Thesis specifies and analyzes the external economic burden of aircraft carriers, mainly due to European and international legislation, air traffic control and airport operators.

Obsah

Úvod.....	10
Cíl práce	12
1. Mezinárodní legislativa.....	13
1.1. Vývoj mezinárodní legislativy v letectví	13
1.2. Montrealská úmluva	15
1.3. Ustanovení vyplývající z Montrealské úmluvy	16
1.4. Ekonomická zátěž na dopravce vlivem ustanovení Montrealské úmluvy	19
2. Evropská legislativa	24
2.1. Nařízení (ES) č. 261/2004	24
2.2. Analýza zpoždění a zrušení letů	27
2.3. Kompenzace cestujícím za zrušení a zpoždění letu v USA a Dálném východě.....	31
2.4. Obchodování s emisními povolenkami.....	32
2.5. Ekonomický dopad obchodu s emisními povolenkami	33
2.6. Srovnání ekonomického dopadu s USA a Dálným východem.....	35
3. Řízení letového provozu na úrovni plánování	36
3.1. Poplatky a taxy spojené s leteckým provozem	36
3.2. Přidělování letištních slotů a koordinace	38
3.3. Systém řízení letového provozu.....	39
4. Návrh snížení ekonomického dopadu na dopravce.....	43
4.1. Omezení ztrát zavazadel	43

4.2. Navýšení kapacity systému.....	44
5. Závěr	47
Seznam použité literatury	48

Seznam použitých značek a symbolů

ATFCM	Air Traffic Flow and Capacity Management
ATM	Air Traffic Management
CDA	Continuous Descent Approach
CODA	Central Office for Delay Analysis
EHP	Evropský hospodářský prostor
EU	Evropská unie
EU ETS	European Union Emissions Trading Scheme
Eurocontrol	Evropská organizace pro spolupráci v oblasti řízení letového provozu (European Organisation for the Safety of Air Navigation)
FAB	Functional Airspace Blocks
FABCE	FAB Central Europe
FABEC	FAB Europe Central
HDP	Hrubý domácí produkt
IATA	Mezinárodní sdružení leteckých dopravců (International Air Transport Association)
ICAO	Mezinárodní organizace pro civilní letectví (International Civil Aviation Organisation)
IFR	Let podle přístrojů (Instrument flight rules)
MTOW	Maximální vzletová hmotnost (Maximum Takeoff Weight)
NEFAB	North European FAB
NM	Námořní míle

NUAC	Nordic Upper Airspace Centre
OSN	Organizace spojených národů
SESAR	Single European Sky ATM Research
SID	Standard Instrument Departure
SITA	Mezinárodní sdružení pro letecké komunikace (Société Internationale de Telecommunication Aeronautique)
SNS	Společenství nezávislých států
STAR	Standard Terminal Arrival Route
SW FAB	Southwest FAB
TMA	Koncová řízená oblast (Terminal control area)
USA	Spojené státy americké (Unated States of America)
USD	Americký dolar
VFR	Let za viditelnosti země (Visual flight rules)
ZPČ/SDR/XDR	Zvláštní práva čerpání (Special Drawing Rights)

Úvod

Letecká doprava patří mezi nejmladší, ale také nejvíce se rozvíjející druh přepravy. Hraje významnou roli nejen v turistice ale i v obchodu a mezinárodní spolupráci. Podílí se zhruba 8% z celkového HDP Evropské unie a poskytuje přibližně 5% pracovních míst z celkové zaměstnanosti.

Dlouhodobě vzrůstající počet přepravených cestujících a operujících leteckých společností vytváří silné konkurenční prostředí, které je v současné době ještě akcelerováno celosvětovou ekonomickou krizí. Letecké společnosti nemají mnoho prostoru pro navýšení cen letenek, tak se jako jediný nástroj k dosažení zisku jeví snížení provozních nákladů.

Mezi hlavní provozní náklady leteckých společností se řadí personální náklady. V Evropě se pohybují okolo 38% ze všech provozních nákladů, avšak v Asii činí pouze 18%. Dále jsou to náklady potřebné pro údržbu letadel. Ty se mohou lišit dle toho, zda údržbu provádí sám letecký dopravce, nebo využívá služeb jiných společností. Další provozní náklady, které může společnost přímo ovlivnit, jsou náklady na stravování cestujících na palubě a náklady na distribuci a prodej přepravy.

Významnou položku ve výdajích letecké společnosti tvoří náklady na palivo. Její velikost je proměnlivá (10 – 25%) a závisí na ceně ropy. Ta se může lišit nejen na různých kontinentech či v zemích, ale také i na různých letištích. Tyto rozdíly jsou způsobené dodávkou ropy z různých trhů, charakterem dopravy, místem zpracování, nakupovanými objemy, poplatky nebo konkurencí na větších letištích. Jednou z možností na snížení těchto nákladů, kterou využívají letečtí dopravci, je plánování nákupu paliva nad potřebné množství pro plánovaný let na letištích s levnějším palivem. Pak se také nabízí řešení ve snížení spotřeby paliva. Toho společnosti dosahují obnovou letadlového parku za efektivnější a ekologičtější letadla nebo snížení spotřeby na úkor rychlosti letu.

S tímto souvisí další provozní náklady, které však dopravce nemůže přímo ovlivnit. Z hlediska vlivu letadlových motorů na životní prostředí to jsou poplatky za produkci emisí a hlukové poplatky. Velkou roli zde také představuje organizace řízení letového provozu. Snížení doby vyčkávání, pojíždění, volba přímějších tratí má nejen vliv na spotřebu paliva a letový čas posádek, ale také na plynulost provozu, a tím i na povinnosti

vyplývající z evropské legislativy pro ochranu spotřebitele při zpoždění či zrušení letu. V rámci práv spotřebitele zde figuruje i mezinárodní legislativa, která určuje odpovědnost leteckého dopravce za škody způsobené ztrátou, zpožděním či poškozením zavazadel a zraněním nebo úmrtím cestujícího.

Další vnější ekonomickou zátěž tvoří tarify a taxy spojené s leteckým provozem – navigační, přibližovací, přistávací, letištní a již zmíněné hlukové poplatky. Tyto tarify jsou závislé na rozhodnutí odpovídajících státních orgánů. V této práci se budu soustředit na tyto vedlejší faktory ovlivňující náklady leteckého dopravce.

Cíl práce

Cílem práce je specifikovat a analyzovat vnější ekonomické zátěže evropských leteckých dopravců, zejména vliv zátěže, která vyplývá z mezinárodní a evropské legislativy, a dále vliv zátěže daný vnějšími provozními partnery, zejména řízením letového provozu a provozovateli letišť. Navrhnout ekonomický model snížení vlivu a případně participace těchto externích ekonomických stresorů na nákladech leteckých dopravců.

1. Mezinárodní legislativa

1.1. Vývoj mezinárodní legislativy v letectví

První právní úpravy o využití vzdušného prostoru spočívající na předpisech vnitrostátního práva vznikly ve Francii v druhé polovině 18. století, kdy bratři Montgolfierové vypustili první balóny plněné teplým vzduchem. Následně začaly vznikat separátní smlouvy mezi státy, avšak za zrod letecké dopravy je považován až rok 1919, kdy byla v Paříži 13. října podepsána první „Mezinárodní úmluva o civilním letectví“ označována jako **Pařížská úmluva**. Byla ratifikována 26 státy a definovala svrchovanost států nad vzdušným prostorem v rámci mezinárodních letů. Pařížská úmluva platila až do roku 1944, celkem ji podepsalo 33 států včetně Československa. Stala se prvním mezinárodně právním dokumentem, jenž položil základy mezinárodního leteckého práva.

Charakter letecké dopravy, i přes silnou konkurenci, vyžadoval spolupráci leteckých dopravců hlavně ve směrech technicko-provozních (údržba letadel, doplňování paliva) a obchodně-přepravních (ná vaznost letových řádů, vyúčtování služeb, uznávání dokladů). Z tohoto důvodu se již 38. srpna roku 1919 sešli v Haagu zástupci pěti leteckých společností a podepsali dohodu o vzniku dnes stále působící **Mezinárodní asociace leteckých dopravců IATA** (International Air Transport Association).

Rostoucí počet komerčních letů si rovněž vyžádal řešit otázku odpovědnosti leteckého dopravce vůči cestujícím, jejich právním nástupcům, odesílatelům a příjemcům zboží za škodu, která jim může být způsobena v důsledku letecké přepravy. Proto byla 12. října 1929 podepsána 23 státy „Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní dopravě“ nazývána jako **Varšavská úmluva**. České republice nabyla účinnosti dne 15. února 1935.

Varšavská úmluva stanovuje odpovědnost leteckého dopravce a limity odškodnění za usmrcení či zranění cestujícího, ztrátu či poškození zavazadel a zboží v důsledku letecké přepravy. Dále také obsahuje požadavky na dopravní listiny. Tato úmluva byla postupem času doplňována. Nejprve tak došlo roku 1955 Haagským protokolem a o šest let později Guadalajarskou úmluvou. Dále roku 1971 Protokolem z Guatemala City a roku 1975 čtyřmi Montrealskými protokoly. Ustanovení Varšavské úmluvy se všemi jejími dodatky je stále platné.

Nejnovější úmluva zabývající se ochranou spotřebitele vznikla v roce 1999 jako „Úmluva o sjednocení některých pravidel pro mezinárodní leteckou dopravu“ zkráceně Montrealská úmluva. V následující podkapitole se budu věnovat této úmluvě věnovat podrobněji.

Roku 1938 byla vypracována „Úmluva o sjednocení některých pravidlech týkajících se pomoci a záchraný letadel nebo letadly na moři“ známá jako **Bruselská úmluva**. Potom dále **Římská úmluva** podepsána roku 1952 pod názvem „Úmluva o sjednocení některých pravidel o náhradě škody, způsobené třetím osobám nebo na zemi“. Jak už z názvu vyplývá, stanovuje náhradu škody způsobenou třetím osobám nebo zemi, přičemž musí být prokázáno, že tato škoda byla způsobena letadlem za letu, nebo věcí či osobou, která vypadla z letadla za letu.

Jelikož během druhé světové války došlo k prudkému rozvoji letectví, očekával se také rozvoj civilní letecké dopravy po skončení války. To vedlo k nutnosti rozšířit mezinárodní spolupráci. V roce 1944 pozval prezident USA Roosevelt do Chicaga zástupce tehdejších Spojených národů. Konference, jejímž cílem bylo uspořádat podmínky civilního letectví po konci druhé světové války, se zúčastnilo 52 států, včetně zástupců československé exilové vlády. Na této konferenci byly předloženy návrhy mezinárodních smluv o civilním letectví vypracované Velkou Británií, USA, Kanadou, Novým Zélandem a Austrálií. Největší rozpory se vedly ohledně komerčních svobod vzdušného prostoru, výsledkem se stal kompromis a konference byla ukončena podpisy pod těmito dokumenty: „Dočasná dohoda o civilním letectví“, kterou podepsalo 34 států, „Úmluva o mezinárodním civilním letectví“ dnes známá jako **Chicagská úmluva**, podepsána 34 státy včetně Československa, dále „Dohoda o tranzitu mezinárodních leteckých dopravních služeb“, jíž podepsalo 26 států také včetně Československa a „Dohody o mezinárodní letecké dopravě“ podepsána 11 státy.

Chicagská úmluva je tvořena ze dvou částí. V první části úmluvy jsou zakotvena ustanovení, která upravují vztahy mezi státy v oblasti mezinárodního civilního letectví. Tato úmluva mimo jiné stanovuje, že každý stát má úplnou a výlučnou suverenitu nad vzdušným prostorem nad svým státním územím. Dále obsahuje normy upravující provozování letecké dopravy, pravidla létání, požadavky na způsobilost letecké posádky, registrace letadel, letištní poplatky, zakázané prostory a další normy, jenž jsou dále doplňovány prostřednictvím dodatků a příloh (Annexy) Chicagské úmluvy, které spadají do normotvorné činnosti Rady ICAO. Tyto dodatky jsou přebírány do příslušných

národních právních řádů buď v plném znění, nebo s menšími úpravami. V naší státní úpravě jsou zavedeny jako letecké předpisy L.

Druhá část Chicagské úmluvy obsahuje ustanovení o vytvoření **Mezinárodní organizace civilního letectví ICAO** (International Civil Aviation Organization) a jejího stálého orgánu Rady ICAO (ICAO Council). Sídlem této organizace se stal kanadský Montreal.

Chicagská úmluva stále představuje základní mezinárodní právní dokument. Většina států, které se zúčastňují mezinárodní letecké přepravy, jsou členy ICAO a tím i vyjadřují svůj souhlas s právními dokumenty připravovanými touto organizací. Mezinárodní organizace civilního letectví je přidružená k Organizaci spojených národů (OSN).

Další důležitou složkou mezinárodní legislativy jsou úmluvy zabývající se bezpečností (security) civilního letectví proti nezákonným činům. Tato problematika se objevila brzy po vzniku civilního letectví. První mezinárodní akt vznikl v roce 1958 v Ženevě a definoval pirátství. 14. září roku 1963 předložil právní výbor ICAO na diplomatické konferenci v Tokiu „Úmluvu o trestných a některých jiných činech spáchaných na palubě letadel“. Tato tzv. **Tokijská úmluva** tvoří první ze tří úmluv zabývajících se potlačováním protiprávních činů ohrožujících bezpečnost civilního letectví. Druhá je „Úmluva o potlačení protiprávního se zmocnění letadel“, neboli **Haagská úmluva** z roku 1970 a třetí „Úmluva o potlačení protiprávních činů ohrožujících bezpečnost civilního letectví“ ratifikována v Montrealu roku 1971. Zatímco Tokijská úmluva pojednává především o trestní jurisdikci a oprávněních velitele při takovýchto činech, následující úmluvy zavazují smluvní státy stanovit přísné tresty za činy protiprávního zmocnění letadel a sabotáže.

1.2. Montrealská úmluva

Montrealská úmluva celým názvem "Úmluva o sjednocení některých pravidel pro mezinárodní leteckou dopravu" ze dne 28. května 1999 upravuje odpovědnost leteckého dopravce za vzniklou škodu v důsledku zničení, poškození, ztráty nebo zpoždění zavazadel nebo zboží při mezinárodní letecké přepravě. Dále také v případě zranění, úmrtí nebo zpoždění cestujícího. Tato smlouva vstoupila v platnost dne 4. listopadu 2003, dosud ji ratifikovalo 103 smluvních stran včetně Evropské unie jako ekonomického celku.

V souvislosti s tímto Evropský parlament a Rada vydala nařízení (ES) č. 889/2002 ze dne 13. května 2002, kterým se mění nařízení Rady (ES) č. 2027/97 o odpovědnosti leteckého dopravce v případě nehod. Toto nařízení zavazuje státy Evropské unie provést příslušná ustanovení Montrealské úmluvy a stanovuje doplňující ustanovení, přičemž nejvýznamnější z nich je rozšíření platnosti Montrealské úmluvy na vnitrostátní leteckou přepravu.

1.3. Ustanovení vyplývající z Montrealské úmluvy

Montrealská úmluva se vztahuje na veškerou mezinárodní leteckou dopravu osob, zavazadel, nákladu pro cizí potřebu, na bezplatnou leteckou dopravu prováděnou leteckou dopravní společností a také na dopravu provozovanou státem nebo zákonně zřízenými státními subjekty. Při dopravě poštovních zásilek odpovídá letecký dopravce pouze za příslušnou poštovní službu.

Jako mezinárodní doprava je zde chápáno jakákoliv doprava, jejíž místo odeslání a místo určení leží buď na území smluvních států této úmluvy, anebo na území jednoho ze smluvních států této úmluvy, pokud při přepravě dojde dle dohody k zastávce na území jiného státu, a to i tehdy, není-li tento stát smluvním státem této úmluvy.

Doprava, kterou uskutečňuje několik po sobě následujících dopravců, je pro účely této úmluvy považována za jednu nerozdělenou dopravu, pokud ji obě strany považují za jednu operaci.

Tato úmluva má přednost před všemi pravidly o mezinárodní letecké dopravě, platnými mezi smluvními státy této úmluvy na základě toho, že tyto státy jsou společně smluvními stranami: Varšavské úmluvy, Haagského protokolu, Guadalajarské úmluvy, Protokolu z Guatemala City nebo Montrealských protokolů.

Dokumenty a povinnosti stran týkající se dopravy cestujících, zavazadel a nákladu

Cestujícím se při přepravě vydá doklad (nebo jakýkoliv jiný způsob záznamu, za který lze doklad obdržet), který obsahuje místo odletu a určení popř. místo zastávky, dále zavazadlový identifikační lístek a oznámení o tom, že tato úmluva může upravovat a omezovat odpovědnost dopravců za smrt nebo zranění a za zničení, ztrátu nebo poškození zavazadel a za jejich opožděné dodání.

Při dopravě nákladu letadlem se vydává letecký nákladní list (nebo jakýkoliv jiný záznam, na kterém jsou uloženy informace o uskutečňované přepravě), který obsahuje místo odeslání a určení popř. místo zastávky a údaj o hmotnosti zásilky.

Odesílatel nákladu odpovídá za správnost údajů o nákladu, stejně tak dopravce odpovídá za správnost údajů v potvrzení o nákladu. Pokud kterékoliv straně vznikne škoda v důsledku chyb, nepřesností nebo neúplností údajů a informací poskytnutá druhou stranou, tak tato strana poskytne poškozenému náhradu.

Odesílatel nákladu musí sdělit informace a předložit doklady, které jsou nutné pro splnění formalit celních, policejních a jiných státních orgánů.

Odesílatel má právo disponovat nákladem (vyzvednou si jej na letišti určení, nebo odletu, zastavit jeho přepravu v místě přistání, změnit adresáta zásilky, požádat o navrácení zásilky), musí však uhradit všechny výdaje s tímto spojené.

Odpovědnost dopravce a rozsah náhrad škody

Doprovce odpovídá za škody následkem **smrti nebo zranění cestujícího**, pokud k nehodě došlo na palubě letadla, nebo během činností při nástupu, nebo výstupu z letadla.

Pokud takto vzniklé škody nepřevyšují **113 100 ZPČ** (Zvláštní práva čerpání, 1 500 000 měnových jednotek) na cestujícího, dopravce se nemůže zprostit odpovědnosti. Pokud vzniklé škody převyšují tuto částku, dopravce se může zprostit odpovědnosti, pokud prokáže, že nebyly způsobeny nedbalostí dopravce, nebo že vznikly pouze v důsledku nedbalosti či jiného chybného jednání třetí osoby.

V případě nehody, která má za následek smrt nebo zranění cestujících, vyplatí dopravce, bez prodlení zálohu fyzické osobě nebo osobám, které jsou oprávněny žádat náhradu, aby pokryl okamžité hospodářské potřeby těchto osob.

Zde stanovuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 889/2002 aby byla zálohová platba provedena nejpozději do patnácti dnů od zjištění poškozené fyzické osoby, přičemž tato částka nesmí být nižší než 16 000 ZPČ.

Dále úmluva stanovuje, že dopravce odpovídá za škody vzniklé **zničením, ztrátou nebo poškozením zapsaných zavazadel**, pokud k této události došlo na palubě letadla nebo v době, kdy bylo zavazadlo v péči dopravce.

V tomto případě je odpovědnost dopravce omezena na **1 131 ZPČ** (15 000 měnových jednotek) pro každého cestujícího. Cestující však může při podání zavazadla učinit zvláštní prohlášení o významu jeho dodání do místa určení a zaplatit dodatečný příplatek. Tím se limit odpovědnosti zvýší na deklarovanou částku.

Doprovce však neodpovídá za rozsah škody, která vznikla v důsledku skryté závady, vlastnosti nebo vady zavazadla. Za zavazadla nepodaná k přepravě včetně osobních věcí odpovídá dopravce pouze tehdy, pokud k poškození došlo jeho chybou nebo chybou jeho zaměstnanců nebo zprostředkovatelů.

Doprovce odpovídá za škody vzniklé **zničením, ztrátou nebo poškozením nákladu**, pokud událost, která způsobila tuto škodu, nastala během letecké dopravy.

Zde je odpovědnost dopravce omezena na **19 ZPČ za kilogram** (250 měnových jednotek na kilogram). Odesílatel však může učinit zvláštní prohlášení o významu dodání nákladu do místa určení a zaplatit dodatečný příplatek. Tím se limit odpovědnosti zvýší na deklarovanou částku.

Doprovce neodpovídá za škodu, pokud se prokáže, že zavazadlo mělo skrytou závadu nebo vadný obal, který nebalil dopravce. Dále z důvodu ozbrojeného konfliktu, válečného stavu nebo aktu veřejné moci.

Pokud dojde k zničení, ztrátě, poškození nebo zpoždění dodávky části dopravovaného nákladu, výše omezené odpovědnosti se stanoví dle váhy dotyčného balíku. Pokud však dotyčný balík ovlivní hodnotu ostatního nákladu, zohlední se váha celkového nákladu.

Doprovce odpovídá za škody způsobené **zpožděním cestujících**, zavazadel nebo nákladu. Při přepravě osob je odpovědnost dopravce za každého cestujícího omezena na **4 694 ZPČ** (62 500 měnových jednotek). Pokud se prokáže, že dopravce učinil všechna opatření, aby se předešlo takové škodě, nebo nemohl taková opatření učinit, je zproštěn odpovědnosti.

Ve všech těchto případech je dopravce zcela nebo částečně zproštěn odpovědnosti, pokud se prokáže, že škodu způsobila osoba žádající náhradu a to i v případě smrti nebo zranění cestujícího, kdy žádá náhradu jiná osoba než cestující, pokud se prokáže, že škodu způsobil dotyčný cestující.

Doprovce si může vyhradit vyšší nebo žádné meze odpovědnosti než jsou uvedeny v této úmluvě. Jakékoliv ustanovení přepravní smlouvy, které zbavuje dopravce odpovědnosti nebo stanoví nižší meze odpovědnosti je neplatné.

Celková částka vymahatelná od dopravce nesmí překročit uvedené maximální částky s výjimkou, kdy dopravce způsobil škodu úmyslně nebo z nedbalosti a s vědomím, že k této škodě pravděpodobně dojde.

Smluvní státy vyžadují, aby jejich dopravci uzavřeli odpovídající pojištění zahrnující jejich odpovědnost podle této úmluvy.

Přepočet měnových jednotek a průzkum mezí odpovědnosti

Zvláštní práva čerpání (Special Drawing Rights, SDR nebo XDR) jsou mezinárodní rezervní měnou zavedenou Mezinárodním měnovým fondem v roce 1969. Hodnota SDR je určována denně a je tvořena košem čtyř hlavních měn. V současné době je to: Euro, Americký dolar, Libra šterlinků a Japonský jen. Dle České národní banky je průměrný kurz pro rok 2012: 1 ZPČ=29,456 Kč.

Státy, které nejsou členy Mezinárodního měnového fondu a jejichž právní předpisy nedovolují použití přepočtu národní měny na ZPČ, mohou užít *měnovou jednotku*, která odpovídá 65,5 miligramům zlata ryzosti devět set tisícín.

Depozitář přezkoumává meze odpovědnosti každých pět let. Určí se z míry inflace. Naposledy došlo ke změně mezí odpovědnosti dne 30. prosince 2009.

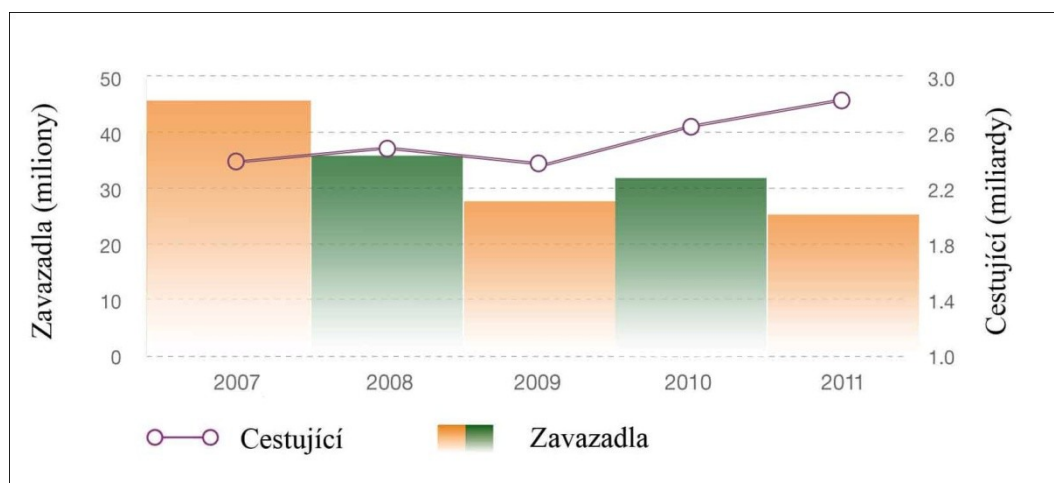
1.4. Ekonomická zátěž na dopravce vlivem ustanovení Montrealské úmluvy

Za rok 2011 se podle společnosti STIA celosvětově ztratilo, zpozdílo, poškodilo nebo zničilo 25,8 miliónů zavazadel. Na každých 1000 cestujících tak připadne 8,99 ztracených zavazadel. Oproti roku 2010 toto představuje výrazné zlepšení, kdy byl počet ztracených zavazadel 12,7 na 1000 pasažérů. V roce 2010 však došlo ke zvýšení počtu cestujících oproti předchozímu roku téměř o 9% a v druhé řadě došlo k rekordnímu počtu zrušených letů díky vulkanické činnosti na Islandu a také nepříznivému počasí hlavně na severní polokouli.

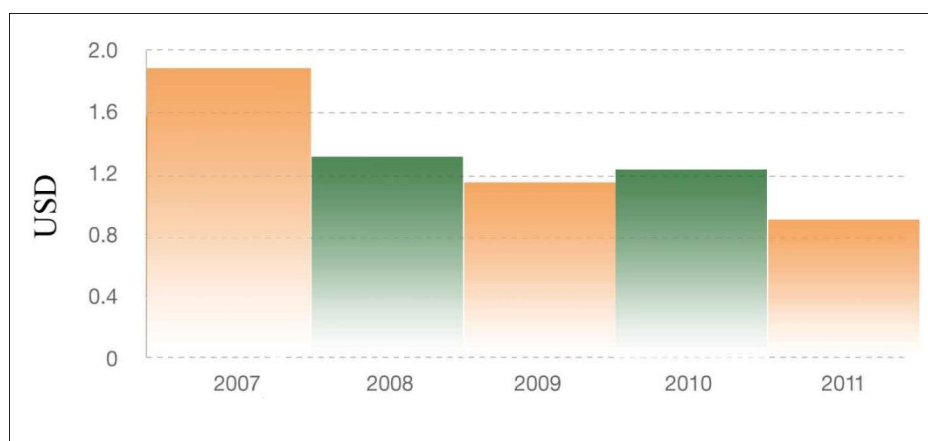
Poptávka po letecké přepravě v roce 2011 navzdory nepříznivým očekáváním vzrostla o 6,9% na 2,87 miliard přepravených cestujících. Navzdory slabé západní ekonomice a zvýšení ceny paliva téměř o 40% tento nárůst přinesl leteckým společnostem, které jsou členy IATA, zisk okolo 7,9 miliard USD. Za ztracená, zpožděná, poškozená nebo zničená zavazadla vyplatily 2,58 miliard USD, což je o 0,65 miliardy USD méně než v roce 2010, nicméně tyto výdaje jsou ekvivalentní k 33% ušlého zisku.

Rok	2007	2008	2009	2010	2011
Celkový počet cestujících (miliardy)	2,48	2,51	2,48	2,68	2,87
		0,88%	-1,11%	8,15%	6,9%
Celkový počet ztracených, zpožděných, poškozených, zničených zavazadel (miliony)	46,9	36,8	28,2	32,3	25,8
		-21,47%	-23,36%	14,57%	-20,3%
Počet ztracených, zpožděných, poškozených, zničených zavazadel na 1000 cestujících	18,88	14,7	11,39	12,07	8,99
		-22,16%	-22,5%	5,94%	-25,52%
Celková cena vyplaceného odškodnění (miliardy USD)	4,69	3,32	2,82	3,23	2,58
		-29,33%	-14,84%	14,57%	-20,3%
Cena odškodnění na jednoho cestujícího (USD)	1,89	1,32	1,143	1,21	0,9

Tabulka 1-1 Přehled počtu přepravených cestujících a ztracených, zpožděných, poškozených nebo zničených zavazadel (celosvětově)

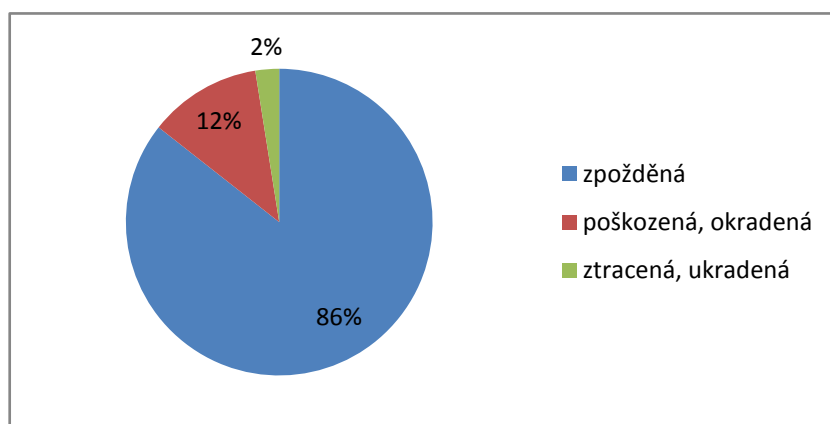


Obrázek 1-1 Počet přepravených cestujících a ztracených, zpožděných, poškozených nebo zničených zavazadel (celosvětově)



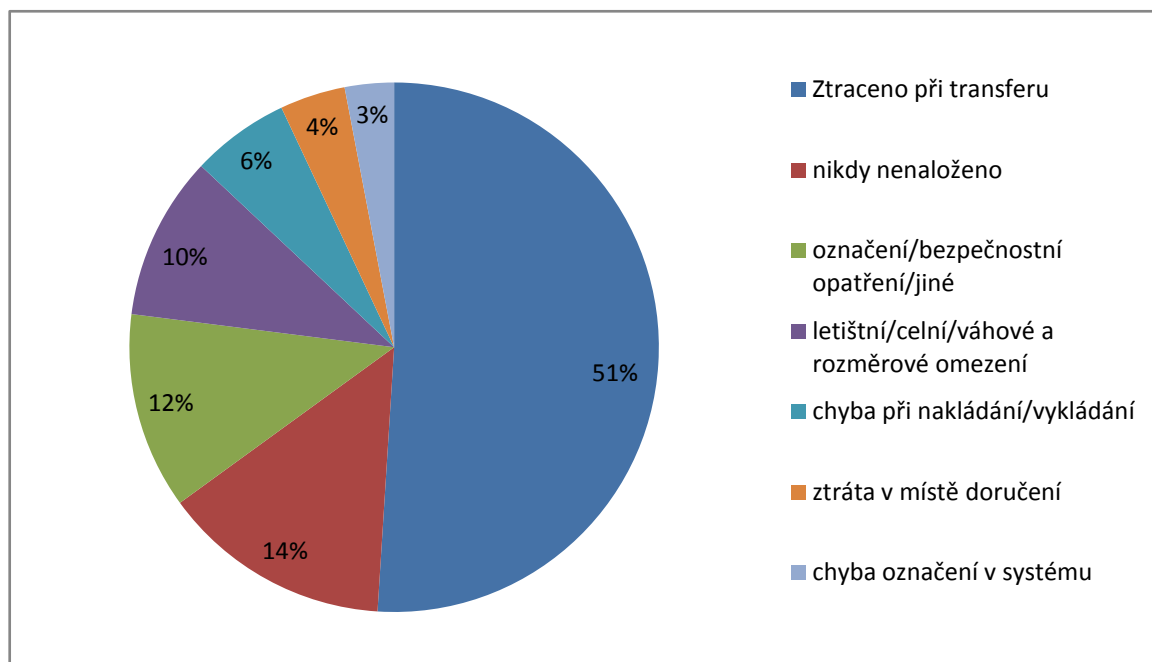
Obrázek 1-2 Cena vyplaceného odškodnění na jednoho cestujícího v USD (celosvětově)

V roce 2011 došlo také k zmenšení počtu ukradených zavazadel a zavazadel, která se nikdy nenašla téměř o polovinu. Největší podíl tak tvoří zpožděná zavazadla, kdy průměrně trvá 1,3 dne, než se zpožděné zavazadlo dostane na místo určení.



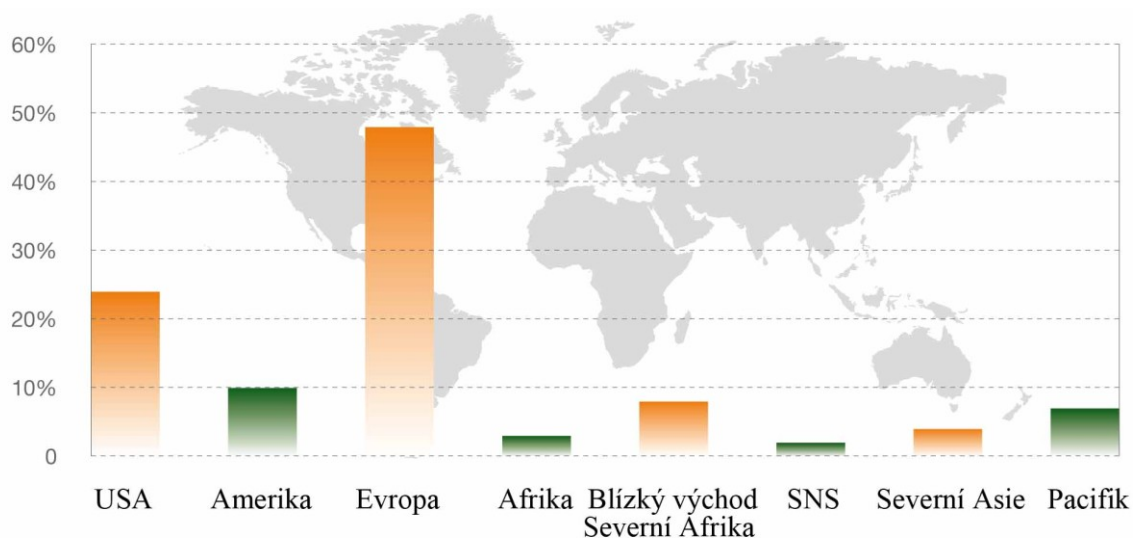
Obrázek 1-3 Podíl ztracených, zpožděných, poškozených nebo zničených zavazadel

Podle systému pro sledování zavazadel a zboží WorldTracer společnosti SITA, který užívá více jak 450 leteckých a handlingových společností, se více jak polovina zavazadel ztratí při transferu. Tento problém se netýká většiny nízkonákladových dopravců (užívající systém dopravy point-to-point), proto také vykazují menší provozní ztráty než klasičtí dopravci (hub-and-spoke). Na obrázku 1-4 jsou uvedeny další důvody ztrát zavazadel.



Obrázek 1-4 WorldTracer 2010 – důvody ztrát zavazadel

Jelikož USA i některé země na dálném východě (Čína, Singapur, Malajsie, Kambodža, Japonsko, Mongolsko) také ratifikovaly Montrealskou úmluvu, platí pro ně stejná pravidla jako pro evropské dopravce. Pro další země dálného východu platí limity odpovědnosti dle Varšavské úmluvy (Papua Nová Guinea, Rusko, Filipíny, Vietnam, Indonésie, Barma). Země jako Laos, Brunej, Severní Korea, Jižní Korea, Taiwan, Thajsko neratifikovaly ani jednu z těchto úmluv.



Obrázek 1-5 Procentuální rozdělení ztracených, zpožděných, poškozených nebo zničených zavazadel dle regionu (z roku 2010)

Z grafu na obrázku 1-5 lze vyčíst, že k téměř 50% ztrát zavazadel dojde v Evropě, Spojené státy americké se pak podílí 24%.

V Evropě má počet ztracených zavazadel na 1000 cestujících od roku 2007 spíše klesající trend, až na nárůst v roce 2010, jak lze vidět v tabulce 1-2.

Rok	Počet ztracených, zpožděných, poškozených, zničených zavazadel na 1000 cestujících
2004	13,7
2005	14,1
2006	15,7
2007	16,6
2008	14,1
2009	10,9
2010	12,6
2011	9,9

Tabulka 1-2 Počet ztracených, zpožděných, poškozených nebo zničených zavazadel na 1000 cestujících v Evropě

Ve Spojených státech amerických od roku 2007 také klesají počty ztracených zavazadel. Oproti Evropě jsou tyto počty však o mnoho nižší, což může být dáno také tím, že zveřejněné údaje do sebe nezahrnují pasažéry cestující do USA z jiných zemí.

Rok	Počet ztracených, zpožděných, poškozených, zničených zavazadel na 1000 cestujících
2002	3,84
2003	4,19
2004	4,91
2005	6,04
2006	6,73
2007	7,05
2008	5,26
2009	3,91
2010	3,57

Tabulka 1-3 Počet ztracených, zpožděných, poškozených nebo zničených zavazadel na 1000 cestujících v USA

2. Evropská legislativa

Evropská legislativa v oblasti letecké dopravy má snahu vytvářet projekty a ustanovení, jimiž se má docílit zajištění ochrany spotřebitele – cestujícího, zvýšení bezpečnosti a plynulého chodu provozu a snížení dopadů vlivu letecké dopravy na životní prostředí.

2.1. Nařízení (ES) č. 261/2004

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 ze dne 11. února 2004 stanovuje společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letu. Toto nařízení vstoupilo v platnost 17. února 2005 a je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech EU a EHP.

Oblast působnosti

Toto nařízení se vztahuje na cestující odlétající z letiště umístěného na území Společenství, nebo na cestující odlétající z letiště mimo Společenství, pokud je provozující letecký dopravce dopravcem Společenství. Cestující musí mít potvrzenou rezervaci pro dotčený let a přihlásí se na let, jak je předem uvedeno nebo do 45 minut před zveřejněným časem odletu.

Toto nařízení se nevztahuje na cestující, kteří cestují bezúplatně nebo za snížené ceny, které nejsou veřejnosti přímo nebo nepřímo dostupné.

Odepření nástupu na palubu

Jestliže provozující letecký dopravce důvodně očekává, že dojde k odepření nástupu na palubu, vyzve nejprve dobrovolníky k odstoupení, až po té může odepřít cestujícím nástup na palubu proti jejich vůli.

Zrušení letu

V případě zrušení letu je dotčeným cestujícím nabídnuta provozujícím leteckým dopravcem pomoc.

Cestující obdrží náhradu škody ve výši:

- a) 250 EUR u všech letů o délce nejvýše 1 500 kilometrů;
- b) 400 EUR u všech letů ve Společenství delších než 1 500 kilometrů a u všech ostatních letů o délce od 1 500 kilometrů do 3 500 kilometrů;
- c) 600 EUR u všech letů nespádajících pod písmeno a) nebo b),

pouze pokud nejsou o zrušení letu informováni:

- dva týdny před plánovaným časem odletu
- ve lhůtě od sedmi dnů do dvou týdnů před odletem a není jim nabídnuto přesměrování, které by jim umožnilo odletět nejpozději dvě hodiny před plánovaným časem odletu a dosáhnout jejich cílového místa nejpozději čtyři hodiny po plánovaném čase příletu
- ve lhůtě kratší sedmi dnů před plánovaným časem odletu a není jim nabídnuto přesměrování jejich letu, které by jim umožnilo odletět nejpozději jednu hodinu před plánovaným časem odletu a dosáhnout cílového místa určení nejpozději dvě hodiny po plánovaném čase příletu

Letecký dopravce není povinen platit náhradu, jestliže může prokázat, že zrušení je způsobeno mimořádnými okolnostmi, kterým by nebylo možné zabránit, i kdyby byla všechna přiměřená opatření přijata.

Přesměrování letu

Jestliže je cestujícím v souladu nabídnuto přesměrování na jejich cílové místo určení, může provozující letecký dopravce o 50 % snížit výše stanovené odškodné, pokud přesměrovaný let nepřekračuje plánovaný čas příletu původně rezervovaného letu:

- a) dvě hodiny v případě všech letů o délce nejvýše 1 500 kilometrů, nebo
- b) tři hodiny v případě všech letů ve Společenství delších než 1 500 kilometrů a všech ostatních letů o délce od 1 500 kilometrů do 3 500 kilometrů, nebo
- c) čtyři hodiny v případě všech letů nespádajících pod písmeno a) nebo b).

Pro cestující, kteří na vyzvání dobrovolně odstoupili od letu, jsou poskytnuty tyto náhrady:

- a) náhradu pořizovací ceny letenky do sedmi dnů, a to za část nebo části neuskutečněné cesty a za část nebo části již uskutečněné cesty, jestliže let nadále neslouží účelu vztahujícímu se k původnímu cestovnímu plánu cestujícího, spolu s případným zpátečním letem do původního místa odletu, a to při nejbližší příležitosti;
- b) přesměrováním za srovnatelných dopravních podmínek a při nejbližší příležitosti na jejich cílové místo určení; nebo
- c) přesměrováním za srovnatelných dopravních podmínek na jejich cílové místo určení v pozdější době podle přání cestujícího s výhradou dostupnosti míst.

Zpoždění letu

Jestliže provozující letecký dopravce důvodně očekává, že let bude oproti plánovanému času odletu zpožděn:

- a) o dvě hodiny nebo více v případě letů o délce nejvýše 1 500 kilometrů; nebo
- b) o tři hodiny nebo více v případě všech letů ve Společenství delších než 1 500 kilometrů a všech ostatních letů o délce od 1 500 kilometrů do 3 500 kilometrů; nebo
- c) o čtyři hodiny nebo více v případě všech letů nespádajících pod písmeno a) nebo b),

nabídne zdarma letecký dopravce cestujícím:

- stravu a občerstvení v rozsahu přiměřeném čekací době,
- ubytování v hotelu, pokud se pobyt stane nezbytným,
- přeprava mezi letištěm a místem ubytování nebo jiným zařízením pokud je to nezbytné,
- dva telefonní hovory a podání dvou zpráv telexem nebo faxem nebo elektronickou poštou.

Letecký dopravce věnuje zvláštní pozornost potřebám osob s omezenou pohyblivostí a všem osobám, které je doprovázejí, stejně jako potřebám dětí bez doprovodu.

Změna třídy na vyšší nebo nižší

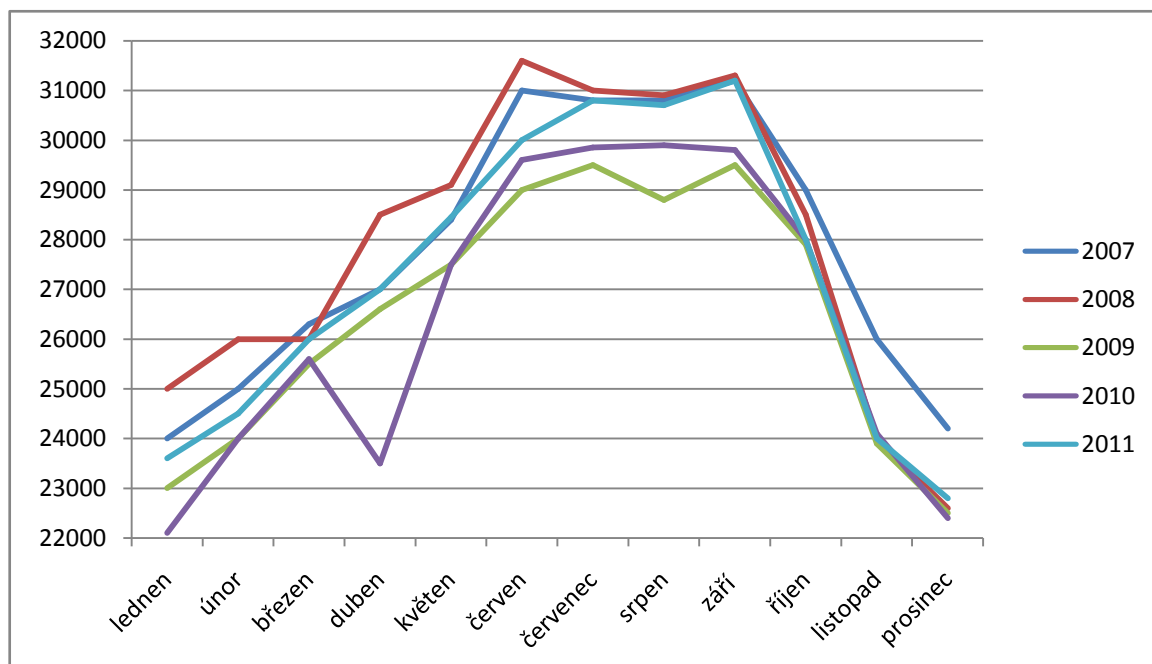
Jestliže dopravce umístí cestující do vyšší třídy, nesmí požadovat žádnou dodatečnou platbu.

Pokud dopravce umístí cestující do nižší třídy, musí do sedmi dnů nahradit:

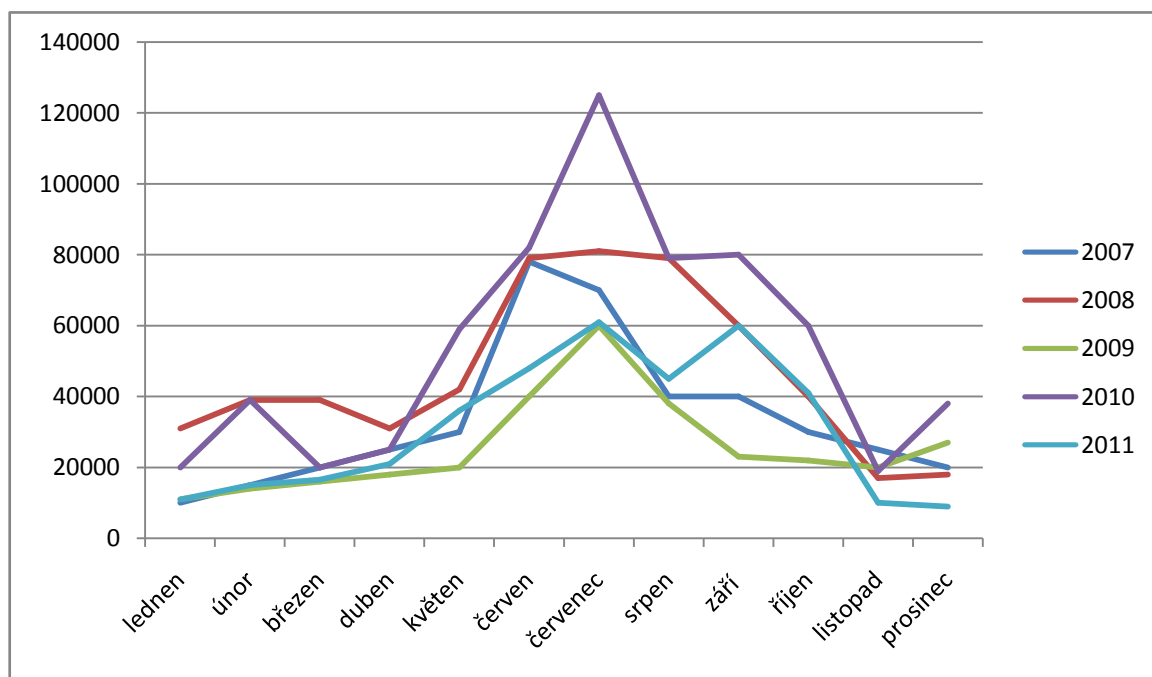
- a) 30 % ceny letenky u všech letů o délce nejvýše 1 500 kilometrů
- b) 50 % ceny letenky u všech letů ve Společenství delších 1 500 kilometrů, s výjimkou letů mezi evropským územím členských států a francouzskými zámořskými departmenty, a u všech ostatních letů o délce od 1 500 kilometrů do 3 500 kilometrů
- c) 75 % ceny letenky u všech letů nespádajících pod písmeno a) nebo b), včetně letů mezi evropským územím členských států a francouzskými zámořskými departmenty.

2.2. Analýza zpoždění a zrušení letů

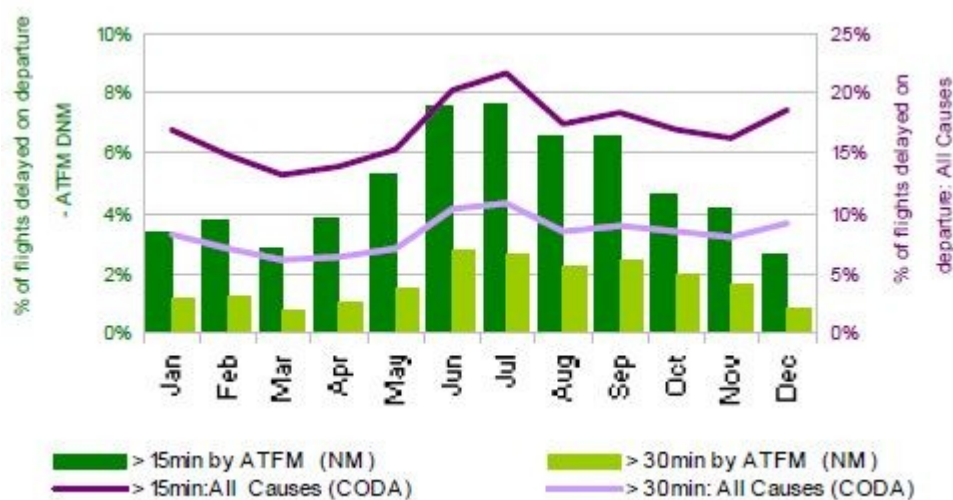
Podle výroční zprávy poskytnuté CODA (Central Office for Delay Analysis), jenž je součástí organizace Eurocontrol (European Organisation for the Safety of Air Navigation, Evropská organizace pro bezpečnost leteckého provozu) se za rok 2011 zvýšilo zpoždění o 0,1 sekundy na jeden let. Toto je přisuzováno hlavně napjaté sociální situaci v Řecku. Přesto toto zpoždění celkově tvořilo pouze 1,1 sekundy na let, což je oproti roku 2010 téměř o polovinu nižší. Z grafů na obrázku 2-1 a 2-2 je patrné, že k největším zpožděním letů v Evropě dochází během letní sezóny.



Obrázek 2-1 Průměrná denní hustota provozu

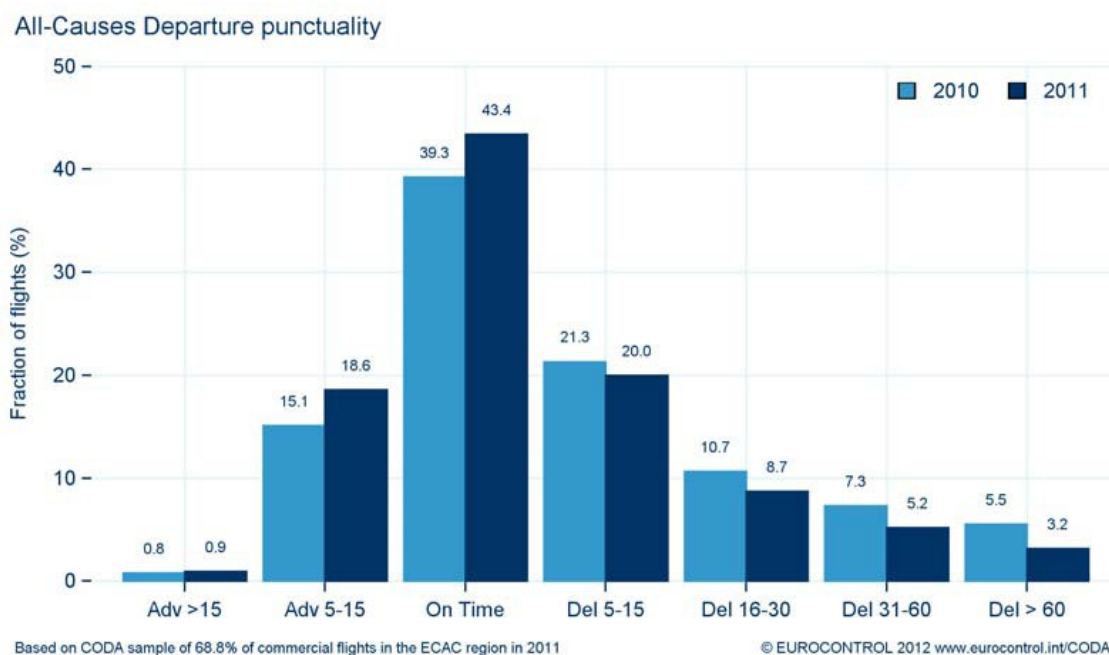


Obrázek 2-2 Průměrné denní zpoždění (v minutách)



Obrázek 2-3 Procentuální rozdělení zpožděných letů

Na obrázku 2-3 můžeme vidět procentuální rozdělení zpoždění odletu letů (způsobených ATFM a celkově) v průběhu roku 2011 dle jejich délky – 15 až 30 minut a více jak 30 minut. Obrázek 2-4 zobrazuje procentuální rozdělení podle časové přesnosti odletů za rok 2010 a 2011.



Obrázek 2-4 Procentuální rozložení časové přesnosti přiletů

70% letů bylo zpožděno ve 20 oblastech a z toho polovinu tvoří pět lokací: Atény, Frankfurt Airport, ACC Madrid, Langen a Barcelona.

Téměř polovina zpoždění na letištích nebo v koncové řízené oblasti byla způsobena nepříznivým počasím. 20% pak nedostatkem kapacity a 31% infrastrukturou letiště. Letiště

Frankfurt Main generovalo největší zpoždění (6%) a to zejména z důvodu nepříznivého počasí a změnou infrastruktury letiště. Více jak 2% z celkového počtu zpoždění dosáhly letiště Madrid Barajas, London Heathrow a Schiphol. Nejdelšími zpožděními na let se vyznačují prázdninové destinace jako řecký Kos (6,9 minuty).

Nejčastější primární příčinou zpoždění letu je operace aerolinek (43%) dále pak zpoždění vzniklé ve vzdušném prostoru (33%), mezi další se příčiny se řadí nepříznivé počasí, bezpečnostní opatření, operace letiště a jiné. Tato primární skupina představuje 46% všech zpoždění, zbylých 56% tvoří zpoždění vzniklá jako reakce na primární příčiny (údaje CODA za rok 2011).

V tabulce 2-1 jsou uvedeny náklady na jednu minutu zpoždění letu vypracované dle uvedených studií. Dále uvádím v tabulce 2-2 kompenzace vyplacené cestujícím za zrušení či zpoždění letu a náhrady cestujícím (např. hotelové ubytování, telefony a občerstvení v případě zrušení letu, překnihování apod.) společnosti České aerolinie, a.s. v tisících Kč.

Studie	Westminster Report 2004	ATA US Carrier 2009	Airline Bussines Case	ITA Study 2010
Palivo	X	X	X	X
Údržba	X	X	X	X
Posádka	X	X	X	X
Letištní poplatky	X	X	X	
Vlastnictví letadla	X	X	X	
Přímé operační náklady		60,99 USD		40-66 €
Pozemní personál		X	X	
Kompenzace cestujícím	X		X	X
Náklonnost cestujících	X			X
Celková cena za zpožděnou minutu	72 €	98,55 USD	66 €	87-126 €

Tabulka 2-1 Náklady na minutu zpoždění letu

Rok	2008	2009	2010
Kompenzace za zpoždění/zrušení letů	24 652	21 645	27 436
Náhrady cestujícím	37 837	39 063	31 538

Tabulka 2-2 Kompenzace a náhrady vyplacené cestujícím spol. ČSA v tis. Kč

2.3. Kompenzace cestujícím za zrušení a zpoždění letu v USA a Dálném východě

USA

Pro vnitrostátní lety v USA neexistuje žádná federální regulace USA, která by zavazovala letecké společnosti jakkoliv kompenzovat cestující za zpožděný nebo zrušený let. Také nezavazuje letecké společnosti poskytnout jakékoliv dodatečné služby a kompenzace nedoprovázeným nezletilým osobám. Nicméně, každá letecká společnost může mít svoji vlastní politiku pro vyplácení těchto kompenzací, které, stejně jako v případě EU, mohou zahrnovat stravování, ubytování, telefonní hovory, atd. Letecké společnosti mohou také nabídnout cestujícím alternativní let.

Pokud je zrušen nebo opožděn mezinárodní let, pravidla určující kompenzaci pro cestující jsou určena danou druhou zemí nebo pravidly letecké společnosti. Pokud je let prováděn ze zemí EU platí pro všechny letecké společnosti nařízení (ES) č. 261/2004. Toto nařízení platí také pro lety končící na letišti EU, ale pouze pro letecké dopravce licencované v EU. Jelikož USA ratifikovaly Montrealskou úmluvu, vztahují se na mezinárodní lety z, nebo do USA, její limity odpovědnosti. Montrealská úmluva však přesně nestanovuje výši kompenzací pro cestující.

Letecké společnosti v USA jsou však vázány poskytnout kompenzaci těm cestujícím, kterým byl odepřen vstup na palubu letounu. Stejně jako v EU jsou nejprve vyzváni dobrovolníci, aby uvolnili místa v letadle za příslušnou náhradu. Pokud je cestujícím nedobrovolně odepřen vstup na palubu, pak se řídí výše odškodnění dle doby od původně plánovaného příjezdu, za kterou je možno přepravit cestujícího do místa určení alternativní přepravou:

- do jedné hodiny aerolinky nemusí vyplácet žádné odškodnění;
- od jedné do dvou hodin na vnitrostátním letu a od jedné do čtyř hodin na mezinárodním letu vyplatí ekvivalent tarifu jedné cesty cestujícího až do výše 400 USD;
- od dvou hodin a výše na vnitrostátním letu a od čtyř hodin a výše na mezinárodním letu, nebo pokud nezajistí alternativní přepravu, vyplatí ekvivalent tarifu jedné cesty cestujícího až do výše 800 USD.

Tyto kompenzace se nevztahují na charterové lety, na pravidelné lety, které operují s méně než 30 pasažéry a na mezinárodní lety přilétající z území mimo USA.

Dálňý východ

Na vnitrostátních linkách Čína stejně jako USA nespecifikuje odškodnění za zrušení nebo zpoždění letu, avšak letecké společnosti mají ve svých přepravních podmínkách většinou tyto kompenzace zahrnuté, někdy si však cestující musí dokoupit přípojištění, nebo je toto přípojištění součástí platebních karet, nebo jiných programů. Na mezinárodní lety se zde vztahuje Montrealská úmluva, avšak neplatí pro lety z a do Hongkongu. Singapur, Malajsie, Kambodža, Japonsko a Mongolsko jsou také signatáři Montrealské úmluvy.

2.4. Obchodování s emisními povolenkami

Letecká doprava se podílí na tvorbě emisí oxidu uhličitého z dopravy 12%, což představuje 2-3% z globálního hlediska. Za uplynulých 40 let se zvýšila efektivnost leteckých pohonných hmot o 70%, celkový objem těchto pohonných hmot však vzrostl o 400%. I když celkové množství emisí Evropské unie, na které se vztahuje Kjótský protokol, se mezi roky 1990 – 2003 snížilo o 5,5%, v rámci mezinárodní letecké přepravy Evropské unie tyto emise vzrostly o 73%.

Evropská unie staví svou strategii, jak snížit efektivním způsobem vlastní emise skleníkových plynů při co nejmenším dopadu na HDP, na **systému pro obchodování s emisními povolenkami EU ETS** (European Union Emission Trading System). Tento systém byl spuštěn začátkem roku 2005 a je založen na inovačních mechanismech zřízených v rámci Kjótského protokolu (mezinárodní obchodování s emisemi, společná realizace, mechanismus čistého rozvoje).

Tento systém zpoplatňuje každou tunu vypuštěného CO₂, a tím stimuluje investice do nízkouhlíkových technologií. Podstata systému spočívá v prodeji emisních povolenek, přičemž jedna emisní povolenka poskytuje právo vypustit jednu tunu CO₂.

Počet emisních povolenek je vždy pro určité období limitován. Společnosti, které udrží své emise pod stanovenou úroveň, mohou povolenky prodávat. A naopak společnosti, které budou mít nedostatek povolenek, je budou muset koupit. Toto by mělo sloužit jako motivace společnosti k provedení opatření pro snížení produkce emisí, jako investice do

efektivnějších technologií, nebo využití energetických zdrojů méně náročných na produkci uhlíku. Většina povolenek byla prozatím přidělována podnikům zařazených do systému zdarma (90-95%). Emisní povolenky však mohou nakupovat a prodávat i jednotlivci, instituce a nevládní organizace.

V roce 2008 byla schválena směrnice Evropského parlamentu a Rady č. 2008/101/ES, na základě které budou do systému EU ETS zařazeni i provozovatelé letadel přistávajících, nebo vzlétajících na, nebo z letišť některého z členských států Evropského hospodářského prostoru (státy EU, Norsko, Island a Lichtenštejnsko). Tuny vypuštěných skleníkových plynů se budou počítat za celou cestu letu, i když část letu byla uskutečněna mimo evropský vzdušný prostor. Do systému se nemusí zařadit lety pouze prolétající vzdušným prostorem EHP. Tato směrnice byla transponována i do českého právního řádu (164/2010 Sb.).

Obchodování s emisními povolenkami pro provozovatele letadel je zahájeno od počátku tohoto roku a k prvnímu vyřazení povolenek za rok 2012 dojde počátkem příštího roku. Za rok 2012 dostanou letecké společnosti 97% povolenek zdarma a od následujícího roku až do roku 2020 bude toto množství sníženo na 95%. Pro nové provozovatele letadel začínající svou činnost po roce 2010 a pro letecké přepravce, kteří prokáží mezi roky 2010 a 2014 průměrný roční nárůst tunokilometru vyšší než 18% bude vytvořena zvláštní rezerva ve výši 3%.

2.5. Ekonomický dopad obchodu s emisními povolenkami

Při prodeji emisních povolenek se předpokládá, že náklady velkých dopravců se zvýší v řádech několika miliard dolarů. Aerolinky nebudou schopny reagovat jako energetické firmy, které mohou snadněji změnit technologie výroby. Nepředpokládá se, že budou schopny jednorázově nahradit letadlovou flotilu za úspornější letadla a proto také budou nadále produkovat vyšší množství škodlivých emisí.

V roce 2007 vypracovala Mezinárodní organizace leteckých dopravců IATA zprávu o ekonomickém dopadu systému EU ETS na letecké dopravce. Předpokládala však, že cena jedné emisní povolenky bude 33 euro, což je o 82% více než je současný stav, kdy cena jedné tuny emise CO₂ se pohybuje okolo 6 eur. Na obrázku 2-5 můžeme vidět vývoj cen mezi roky 2008 a 2011.



Obrázek 2-5 Vývoj cen emisních povolenek

Odhaduje se, že aerolinky budou v tomto roce potřebovat emisní povolenky na 70,3 miliónů tun, z toho 14,3 miliónů si budou muset dokoupit. Pokud by se ceny povolenek pohybovaly mezi 15-33 eury letecké společnosti by zaplatily 1,2 – 3.3 miliardy euro za rok. Při současně ceně povolenky budou však náklady mnohonásobně nižší. Jelikož na vysoce konkurenčních trzích, jako je liberalizovaný trh EU, se zvýšení provozních nákladů právě díky obchodování s emisními povolenkami odrazí i v ceně tarifu pro cestující, je v tomto odhadu bráno v úvahu snížení počtu cestujících. Podle analýzy by se měla cena tarifu zpátečního letu v rámci Evropské unie zvýšit o částku 2,6 až 5,6 eur a pro lety mimo Evropskou unii poroste cena o 14 až 30 eur.

Podle emisního kalkulátoru dostupného na webových stránkách ČSA (www.csa.cz) je na letu z Prahy do Barcelony, který trvá přibližně dvě a půl hodiny, vypuštěno přes 15 tun emisí CO₂. Toto závisí na spotřebě kerosinu, typu motoru, ale také na aktuálních povětrnostních podmínkách. V tabulce 2-3 uvádím závislost produkce emisí podle typu letadla a případnou cenu, kterou by musely aerolinky zaplatit.

Typ letadla	Množství CO ₂ (Kg)	Cena za let při ceně povolenky:		
		(6€)	(15€)	(33€)
Airbus 319 - 100	15 236	91	229	503
Airbus 320 - 200	15 974	96	240	527
Boeing 737 - 400	17 035	102	256	562
Boeing 737 - 500	15 705	94	236	518

Tabulka 2-3 Produkce emisí dle typu letadla a cena za let

2.6. Srovnání s USA a Dálným východem

Od letošního roku by se měl Evropský systém obchodování s emisními povolenkami dotknout i dopravců přilétajících nebo odlétajících z nebo na evropské letiště. Proti tomuto návrhu se však postavily světové velmoci jako Spojené státy americké, Rusko, Čína a další země např. Indie. Zakázaly svým leteckým společnostem zapojit se do obchodu s emisními povolenkami a upozornily, že mohou vyvolat obchodní válku. Čína již zvažuje, že zruší objednávky na několik desítek letadel evropské společnosti Airbus. Také evropské aerolinie British Airways, Lufthansa, Virgin Atlantic, Air France, Air Berlin, Iberia a s nimi i firma Airbus protestují proti tomuto nařízení. Zastaly otevřený dopis představitelům Británie, Francie, Německa a Španělska, v němž žádají, aby zvrátili rozhodnutí zavést v letectví systém EU ETS. Společnosti varují před "ničivými dopady" tohoto opatření na letecký trh v Evropě. Evropská unie hrozí pokutou, pokud za emisní povolenky společnosti nezaplatí, v krajním případě jim zakáže provoz na evropských letištích.

V tabulce 2-2 uvádím odhadované ceny emisních povolenek, které si společnosti budou muset dokoupit, v závislosti na ceně za tunu CO₂ a předpokládané rozdělení nákladů dle regionu. Největší zátěž bude soustředěna na evropské společnosti, které se budou podílet na obchodu 69%. Dopravci Spojených států amerických a z dálného východu budou mít přibližně stejný podíl a to kolem 12%. Dopravci z ostatních regionů se potom budou podílet 8%.

Cena povolenky	6€	15€	33€
Cena dokupovaných povolenek (miliony €)	0,417	1,194	2,317
Dodatečná cena na galon paliva (centy €)	1,5	4,1	8,1
Rozdělení nákladů (miliony €)			
Klasičtí dopravci EU	239	685	1329
Podíl	57%		
Nízkonákladoví dopravci EU	48	138	268
Podíl	12%		
Dopravci USA	45	129	251
Podíl	11%		
Dopravci Dálného východu	49	141	274
Podíl	12%		
Ostatní	35	101	196
Podíl	8%		

Tabulka 2-4 Rozdělení nákladů dokupovaných emisních povolenek dle regionu

3. Řízení letového provozu na úrovni plánování

Řízení letového provozu zasahuje do nákladů leteckého dopravce několika způsoby. Hlavní a nejvíce transparentní výdaje jsou poplatky spojené s leteckým provozem (airport services, traffic services). Představují zhruba 13% všech nákladů společnosti. Jejich velikost a počet je určován odpovídajícími státními orgány.

Jako další lze brát v úvahu organizaci systému Air Traffic Management (ATM) a ekonomiku způsobu řízení letového provozu. Řídící letového provozu, může značně ovlivnit dobu letu a tím i spotřebu paliva, množství vypuštěných emisí a letový čas posádky. Další faktor, který může ovlivnit dobu letu, je přidělování časových slotů, kde v některých oblastech dochází ke zpoždění vlivem nedostatečné kapacity, nebo je daná kapacita neefektivně využita. Takové zpoždění letů může zapříčinit, že cestující nestihnou navazující spoj a letecké společnosti jim musí vyplatit odpovídající odškodnění, dle nařízení (ES) 261/2004, kterému jsem se podrobněji věnovala v druhé kapitole.

3.1. Poplatky a taxy spojené s leteckým provozem

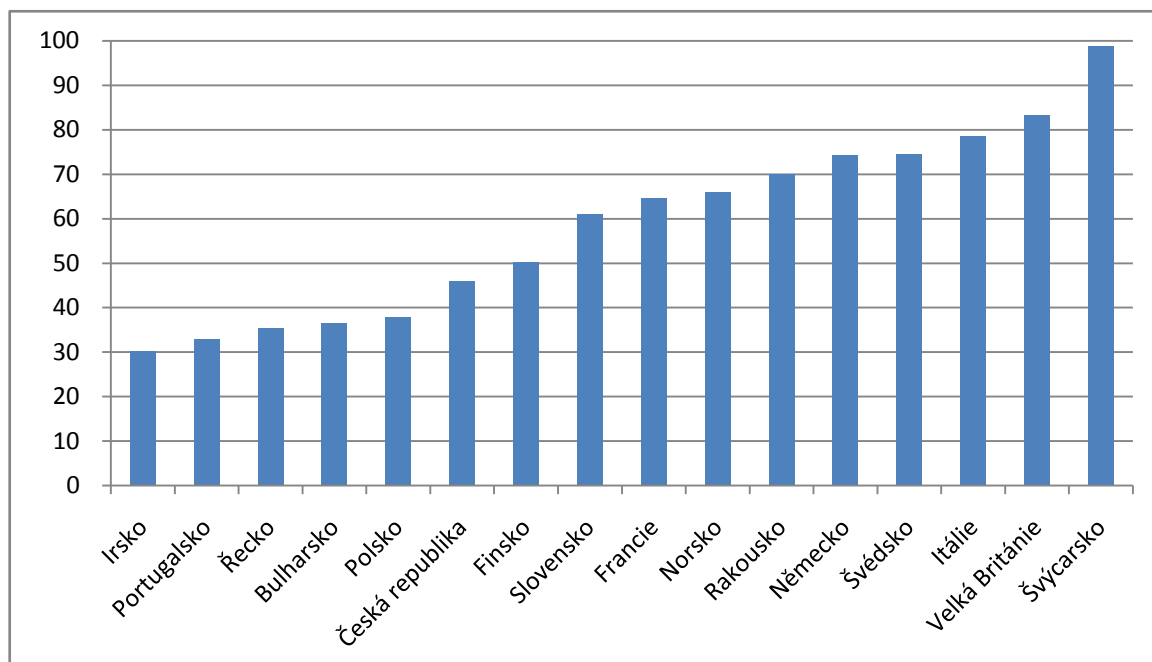
Mezi tyto poplatky patří navigační poplatky, letištní poplatky, přistávací poplatky, hlukové poplatky, poplatky za parkování, poplatky za balisáž (osvětlení RWY).

Přeletový poplatek – Pro výpočet přeletového poplatku se užívá vztah:

$$R_{ij} = Tu_{ij} \frac{D_i}{100} \sqrt{\frac{M_i}{50}}$$

kde Tu_j představuje jednotkovou míru poplatku v zemi j , M_i je ověřená hmotnost letadla při vzletu v tunách, pokud není známa, použije se hmotnost nejtěžšího odpovídajícího typu letadla. D_i je proletěná vzdálenost nad teritoriem země v kilometrech. Tato vzdálenost je ortodromická vzdálenost mezi letištěm odletu nebo bodem vstupu to daného vzdušného prostoru země a letištěm přistání nebo bodem výstupu z daného vzdušného prostoru země. Tento výpočet provádí daná služba řízení letového provozu.

Výše jednotkové míry poplatku provádí jednotlivé země na základě nákladů pro řízení letového provozu s přihlédnutím k prognózám zhotoveným Eurocontrol a IATA. Na obrázku 3-1 je příklad jednotkových měr letového řízení vybraných evropských zemí.



Obrázek 3-1 Výše jednotkové míry za traťové služby za rok 2012

Přibližovací poplatek – v koncových fázích letu se za služby řízení letového provozu platí přibližovací poplatek. Jeho velikost je určena vztahem: $R=t.N$, kde t je jednotková sazba daného státu a N je počet tzv. jednotkových služeb (hodnota je mimo jiné i funkcí hmotnosti letadla). Náklady na přibližovací poplatky představovaly dle IATA v roce 2004 1,4% nákladů leteckých dopravců.

Přistávací poplatky – tento poplatek je vztažen k použití RWY a pojezdových drah při přistání a vzletu letadla. Zde má také rozhodující vliv maximální vzletová hmotnost letadla.

Hlukové poplatky –byly zavedeny s cílem omezit vliv hluku letadel používajících letiště a pokrýt náklady správy letišť spojené s aktivním nebo pasivním potlačením vlivu hluku vytvářeného motory zejména starších typů letadel (protihlukové zábrany, odškodnění poškozené skupiny obyvatel, financování oprav domů nebo bytů, odkupování domů, atd.). Například na letišti Praha – Ruzyně se výše poplatku stanovuje podle hlučnosti letadla (kategorie 1 – 5) a hmotnosti (cena za každou započatou tunu MTOW):

- kategorie 5 114,00 Kč
- kategorie 4 57,00 Kč
- kategorie 3 28,50 Kč
- kategorie 2 11,50 Kč
- kategorie 1 5,50 Kč

Letištní poplatky – tento poplatek za použití letiště, služeb na letišti a zajištění bezpečnosti platí cestující (včetně tranzitního) prostřednictvím leteckého dopravce. Vedle poplatků za bezpečnost zavedly některé státy globální taxu, která zahrnuje vedle bezpečnostní služby i službu záchranou, požární letištní službu, ochranu životního prostředí a další. Úroveň těchto poplatků je velmi rozdílná nejen mezi státy ale často i mezi letišti jednotlivých států. V Evropě letištní poplatek pro mezinárodní lety v současné době kolísá mezi 12 až 40 Euro pro každého cestujícího při odletu. Poplatky při transferu mají přibližně třetinovou hodnotu. V USA kolísá cena těchto poplatků mezi 50 až 170 USD.

Uvedené poplatky představují velmi důležitou část plných tarifů, nejvíce však zatěžují zlevněné letenky při letech na krátkých tratích, kdy mohou i několikrát přesáhnou cenu letenky bez poplatku. Například u zpátečního letu Paříž - Londýn za 25 € se platí letištní poplatky 75 €.

3.2. Přidělování letištních slotů a koordinace

Jelikož se na jednotlivých letištích mění podmínky a velikost kapacitních omezení, byly vytvořeny tři kategorie letišť:

- **Nekoordinované letiště** – na těchto letištích nedochází k překračování kapacitních limitů ani ve špičkových obdobích.
- **Letiště s plánovaným provozem** (částečně koordinované letiště) – u těchto letišť se poptávka blíží kapacitě a někdy ji může i překročit. Toto se může řešit buď dohodou mezi leteckými dopravci při plánování letů, nebo částečnou regulací.
- **Plně koordinované letiště** – u těchto letišť dochází ke kapacitním problémům, které nelze vyřešit v krátkodobém časovém horizontu (např. přestavba terminálu, vybudování nové vzletové a přistávací dráhy). Proto se zde užívá mechanismu přidělování volných letištních časů (slotů). Slot je čas vzletu nebo přistání, jenž je k dispozici, nebo čas, který byl přidělen k pohybu letadla na mezinárodním veřejném letišti. Tento systém umožňuje, aby v určitých časových okamžicích (částech dne, ročního období, nebo po celou dobu provozu letiště) byly uživatelům letiště vždy zajištěny potřebné služby ve stanoveném čase. Rostoucí složitost a kapacita leteckého provozu vedla k nutnosti zavedení slotové koordinace.

Slotová koordinace – sloty jsou leteckým společností přidělovány v rámci administrativního systému zřízeného na základě Nařízení Rady (EHS) č. 95/93. Sloty se přidělují pro letní (konec března až konec října) a zimní období v sérii minimálně 5 slotů přidělených na stejnou dobu stejného dne v týdnu během sezóny. Pokud letecká společnost využívá sérii slotů alespoň z 80%, má na ni tzv. historické právo a může si ji ponechat i pro příští sezónu. Pokud sérii letecká společnost nevyužije nebo využití slotu během sezóny klesne pod 80%, série se vrátí do fondu.

Sloty z fondu přiděluje nezávislý koordinátor, přičemž 50% z nich je vyhrazeno pro nové kandidáty a zbývajících 50% případně ostatním leteckým dopravcům, podle toho kdo se o ně přihlásí. Přidělování letištních slotů musí být neutrální, transparentní a nediskriminační. V současné době se slotová koordinace musí používat na 89 evropských letištích.

Tento systém přidělování slotů je neefektivní a kapacitně nedostačující. Zmíněné historické právo dovoluje, aby kapacita zůstala nevyužita. Žádná tržní pobídka nenutí letecké dopravce prodávat nevyužité sloty společností, které by mohly sloty využít lépe. Sloty nejsou nijak konkrétně finančně ohodnoceny, což brání např. pobídce k prodeji. Takovýto obchodní systém se vytvořil pouze ve Velké Británii.

Na přetížených letištích je mnohdy těžké pro dopravce vstoupit na trh nebo rozšířit provoz. Ze společného fondu jsou často k dispozici jen sloty pro méně atraktivní lety. Pokud by se tento systém nezměnil, v roce 2030 bude asi 19 letišť na hranici své kapacity, což by mohlo vést ke zpoždění poloviny všech letů.

V USA jsou takto koordinovány pouze 3 letiště (John F. Kennedy International Airport, LaGuardia Airport, Newark Liberty International Airport). Na většině letišť je plánování letů kontrolováno poptávkou leteckých společností a upravováno v závislosti na předpokládané nákladě na zpoždění letu a předpokládanou hodnotou provozu doplňkových letů, bez rizika ztráty cenných slotů.

3.3. Systém řízení letového provozu

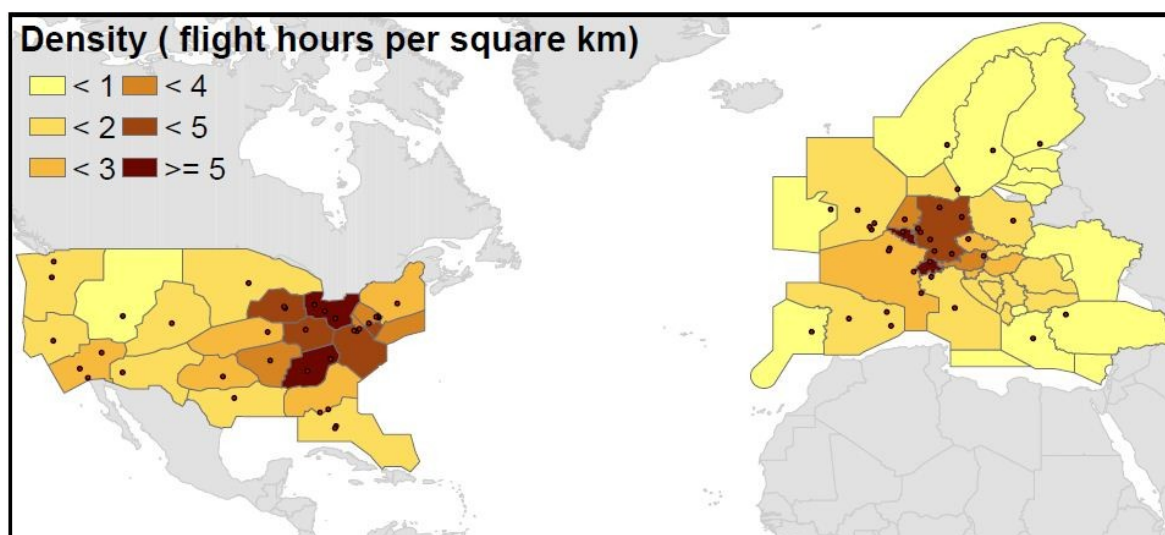
Evropský vzdušný prostor je rozdělen na 38 různých letových prostorů, jejichž řízení spadá do pravomoci jednotlivých států. Jelikož národní poskytovatelé navigačních služeb mají různá pravidla a požadavky nelze volit výhodnější přímé tratě. Díky této skutečnosti

se průměrný let delší až o 49 km. To má za příčinu zvýšené náklady na palivo a zvýšené množství vypouštěných emisí. Pro odhadnutí nadbytečných nákladů, způsobených neefektivitou řízení letového provozu, uvedu srovnání evropského vzdušného prostoru s centralizovaným vzdušným prostorem Spojených států amerických.

I když co do rozlohy je ATM USA o 10 procent menší než evropské, službu řízení letového provozu poskytuje pouze jeden provozovatel s 20 centry ATM, zaměstnává asi o 2000 méně dispečerů a celkově má o 38% méně zaměstnanců a při tom počet IFR letů je téměř dvojnásobný a zvládá také mnohem více VFR letů. Průměrná cena poplatků za služby ATM je v Evropě 771€, což je o 43% více než v USA. Odhady také ukazují, že letecké společnosti ztrácejí 1,3 až 1,9 miliard euro ročně z důvodu zpoždění a v důsledku neefektivního řízení mají letecké společnosti o 12% větší spotřebu paliva, což každoročně přidává 73 miliónu tun emisí CO₂.

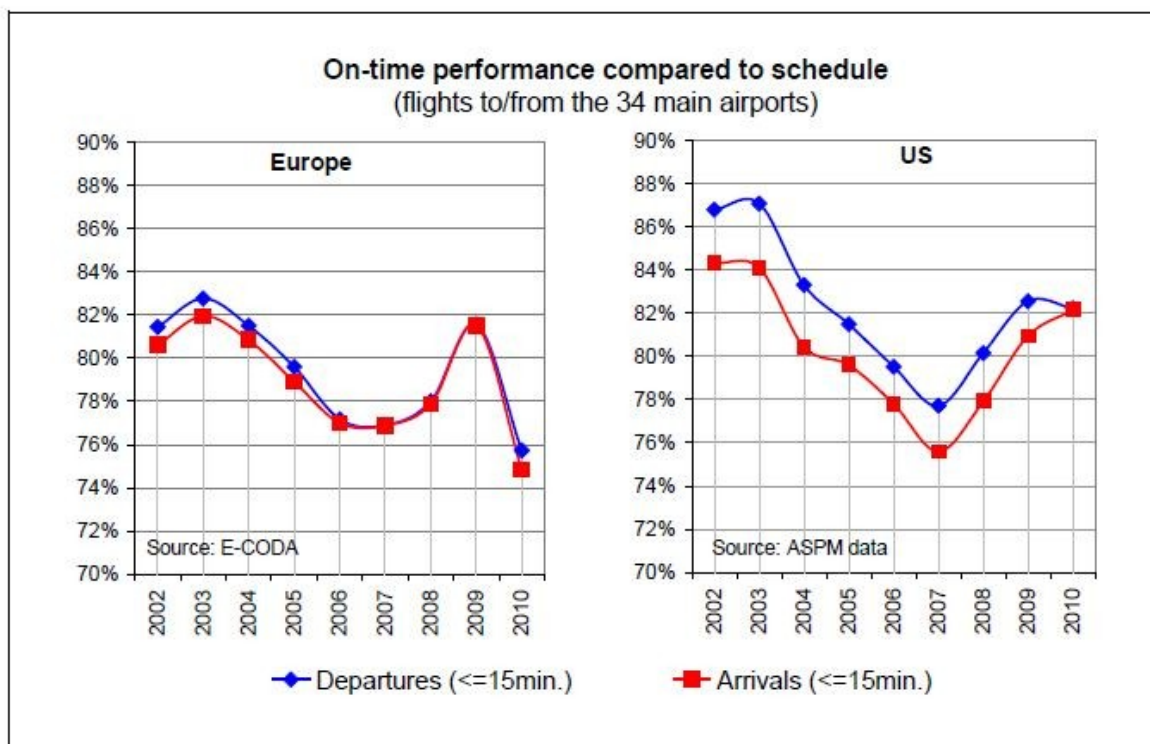
	Evropa	USA	Rozdíl
Plocha (miliónů km²)	11,5	10,4	-10%
Počet poskytovatelů řízení letového provozu	38	1	
Počet dispečerů řízení letového provozu	16 700	14 600	-13%
Celkový počet zaměstnanců	57 000	35 200	-38%
Počet letů IFR (milióny)	9,5	15,9	+67%
Podíl letů z 34 nejfrekventovanějších letišť	66%	63%	
Podíl všeobecného letectví	4%	23%	
Počet řízených letových hodin (milióny)	13,8	23,4	+70%
Relativní hustota (letové hodiny na km²)	1,2	2,2	x 1,8
Průměrná délka letu (v rámci daného prostoru)	557 NM	493 NM	-11%
Počet center řízení letového provozu	63	20	-68%
Počet řízených letišť	450	509	+13%
Z toho jsou přiřazovány časové sloty na	> 90	3	
Průměrná výše poplatku za služby ATM	771€	440€	-43%

Tabulka 3-1 Porovnání ATM Evropy a USA z roku 2010



Obrázek 3-2 Hustota provozu a rozdělení řízení vzdušného prostoru v Evropě a USA

Na obrázku 3-2 je vidět rozdělení vzdušného prostoru USA a Evropy a hustota letového provozu měřená v letových hodinách na km² ve všech letových výškách. Dalším důležitým ukazatelem efektivity systému ATM je jeho plynulost. Na obrázku 3-3 jsou uvedeny procenta včasných příletů a odletů (s tolerancí 15 minut) provedených na 34 hlavních nejfrekventovanějších letištích v USA a Evropě.



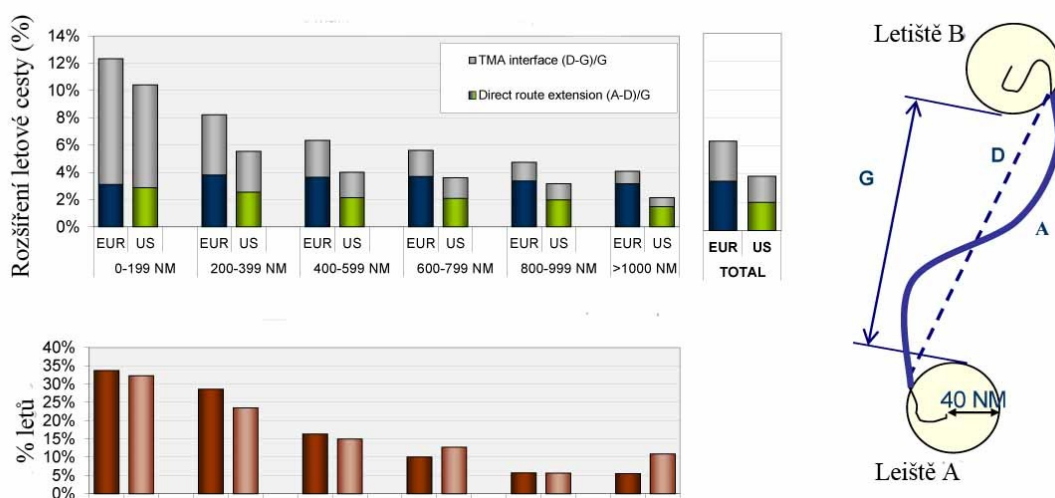
Obrázek 3-3 Včasné přílety/odlety

Systém řízení letového prostoru USA i Evropy je vytvořený tak, aby se zajistila bezpečnost provozu. Nicméně, vlivem politického rozdělení státu a klimatickými podmínkami je systém ATM řešen v každém regionu jinak. I když se navigační systém řídí

stejnými technologiemi, koncept Spojených států amerických má pouze jednoho poskytovatele ATM a všechna střediska řízení letového provozu mají stejný automatický systém.

Jak jsem již uvedla, Evropa má 38 poskytovatelů řízení letového provozu a každý poskytovatel má svůj vlastní systém, což způsobuje obtíže při implementaci přiletů z jiných států a hromadění leteckého provozu při přistání na nejfrekventovanějších letištích. Navíc každý stát má své vlastní potřeby pro vojenskou činnost. Toto způsobuje operace řízení letového provozu více složitě. Takovéto rozdělení vzdušného prostoru je v Evropě hlavním důvodem horizontálních odchylek od optimální letové trasy.

Indikátorem efektivity letové trasy je rozdíl mezi délkou aktuální trasy (A obr. 3-4) a ortodromickou vzdáleností (G) mezi TMA letiště přiletu a odletu. Rádus TMA letiště odletu se zde uvažuje 40 NM a přiletu 100 NM. Graf na obrázku 3-4 porovnává rozšíření letové cesty pro lety z/na 34 hlavních letišť uvnitř příslušného regionu a procentuální podíl letů dle délky trasy. Rozšíření letových cest a s tím související spotřeba paliva je v USA o 1-2% nižší.



Obrázek 3-4 Horizontální efektivita letové trasy pro lety mezi 34 nejfrekventovanějšími letišti

4. Návrh snížení ekonomického dopadu na dopravce

Pro navrhnutí snížení ekonomického dopadu vnějších faktorů ovlivňující leteckého dopravce zde nebudu uvažovat změnu legislativy pro ochranu spotřebitele. Stejně tak se nebudu zabývat právním rámcem systému EU ETS.

Budu vycházet z toho, že by se měly eliminovat již průvodní jevy, které mají za následek zvýšení finanční zátěže. V tomto případě je účelné snížit co nejvíce zpoždění letů, plánovat trasu letu tak, aby byla co nejoptimálnější a její průběh co nejplynulejší. Dále upravit systém přepravy zavazadel a zboží, aby nedocházelo k jejich ztrátám.

4.1. Omezení ztrát zavazadel

Díky koordinovanému úsilí a investic účastníků letecké přepravy se za posledních 7 let snížily počty ztracených zavazadel. V budoucnu se očekává, že tento trend bude pokračovat. Letecké společnosti a letiště hodlají investovat do IT technologií pro sledování přepravy zavazadel. Star Alliance pracuje na programu, který by měl zlepšit předávání zavazadel mezi členy aliance.

Společnost IATA spustila v roce 2008 program (Baggage Improvement Program, dále jen BIP), jehož účelem je snížit počet ztracených zavazadel vylepšením procesu přepravy zavazadel. Koncem roku 2011 speciální tým společnosti IATA navštívil a diagnostikoval proces přepravy zavazadel na 60 letištích, dalších 70 letišť využilo „self-help“ programu. Ke konci roku 2012, kdy tento program končí, by měl nabídnout vylepšení na 200 letištích.

Mezi hlavní nástroje programu BIP patří: integrování systémů pro vylepšení toku informací, školení zaměstnanců, zajištění dostupnosti zpráv o pohybu zavazadla, zvýšení informovanosti cestujících o důležitosti kontroly a označení správnými štítky, informovanost o zavazadlech, která mají být prioritně přepravena.

Tento program má přinést leteckému odvětví úspory ve výši 1,9 miliard USD, snížit náklady leteckých společností a zvýšit spokojenost cestujících. Dle dostupných zpráv tento program přinesl snížení počtu ztrát zavazadel společnosti KLM na letišti Amsterdam Schiphol o 25% v porovnání s 2 čtvrtinou roku 2010 a 2011. Společnosti Air France na letišti Charles de Gaulle přinesl 40% zlepšení mezi roky 2009 a 2008.

V následujícím roce hodlá IATA spustit navazující program Baggage Quality Program, který by se měl soustředit na sdílení informací o přepravě zavazadla a jeho efektivní využití.

4.2. Navýšení kapacity systému

Navýšení kapacity letového prostoru by se mohlo docílit změnou systému řízení letového provozu. Při zvýšené kapacitě by bylo možné provádět lety po optimálnější trase, také se předpokládá, že by se omezila zpoždění letů. Na dispečery řízení letového provozu nebyl vyvíjen takový tlak. Systém by se pro ně stal přehlednějším a nenutilo by je to tolik řídit letadla neekonomickým způsobem. Dále by bylo vhodné snížit příliš dlouhé příletové a odletové trasy (SID, STAR) v koncové řízené oblasti letiště. S takovýmito změnami by se snížila spotřeba paliva, množství vypouštěných emisí a s nimi souvisejících poplatků, snížení počtu zpožděných letů a tím příslušných kompenzací cestujícím.

Navýšení kapacity prostoru by umožnil častější užití techniky přechodného přiblížení – CDA (Continuous Descen Approach), při kterém se anulují nadbytečné fáze letu, při kterém se sníží spalování paliva, množství vypouštěných emisí i úroveň hluku.

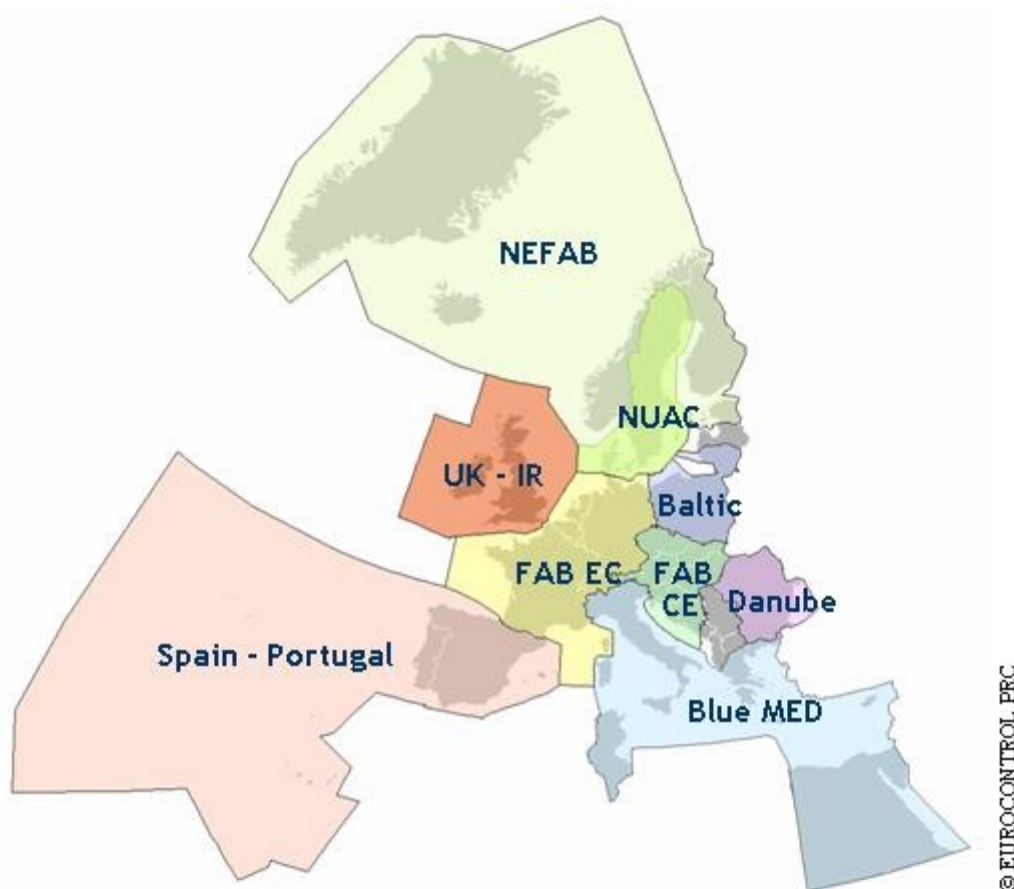
K navýšení kapacity na koordinovaných letištích a efektivnější využití časových slotů by mohlo dojít zavedením sekundárního obchodování se sloty, tak jak je tomu dnes např. ve Spojeném království, a stanovit jasné podmínky pro transparentní obchodování.

Evropská unie spolu s organizací Eurocontrol se tímto problémem zabývá již dlouho dobu a navrhuje zavedení systému Single European Sky, který by se měl více podobat systému ATM provozovanému v USA.

Mělo by dojít k zjednodušení evropského vzdušného prostoru vytvoření tzv. funkčních bloků FAB (Functional Airspace Blocks). Každý funkční blok by měl vzniknout dohodou na integraci svých vzdušných prostorů mezi dvěma a více sousedícími státy a určení provozovatele, jenž by v rámci příslušného vzdušného bloku řídil provoz. Členské země EU by měly začít spolupracovat do konce roku 2012. V současné době je naplánováno 9 takovýchto funkčních bloků (viz. Obrázek 4-1):

- NEFAB (North European FAB): Estonsko, Finsko, Litva, Norsko
- NUAC (Nordic Upper Airspace Centre): Německo, Švédsko
- BALTIC FAB: Polsko, Lotyšsko

- FABEC (FAB Europe Central): Francie, Německo, Belgie, Nizozemí, Lucembursko, Švýcarsko
- FABCE (FAB Central Europe): Česká republika, Slovenská republika, Rakousko, Maďarsko, Chorvatsko, Slovinsko, Bosna a Hercegovina
- DANUBE: Bulharsko, Rumunsko
- BLUE MED: Itálie, Malta, Řecko, Kypr, (Egypt, Tunisko, Albánie, Jordánsko)
- UK- IRELAND FAB: Velká Británie, Irsko
- SW FAB(Southwest FAB): Portugalsko, Španělsko



Obrázek 4-1 Rozdělení funkčních bloků

K dosažení tohoto cíle při splnění podmínek bezpečnosti, efektivnosti letů, požadavků životního prostředí, snížení nákladů dopravců a navýšení kapacity vzdušného prostoru by měl soužít projekt SESAR (Single European Sky ATR Research). Očekávaná realizace projektu je kolem roku 2020. Nynější vývojová fáze projektu (2008 - 2013) by měla zajistit vytvoření operačních postupů a prvků pro perspektivní evropské ATM a nové generace moderních systémů. V realizační fázi (2014 - 2020) by pak mělo již dojít k široké produkci a vysoce efektivní letové činnosti ve vzdušném prostoru nad územím Evropy.

Do projektu SESAR by mělo být zapojeno 15 významných soukromých subjektů, evropský výrobce letadel Airbus a také národní poskytovatelé letových navigačních služeb z Francie, Německa, severní Evropy, Itálie, Rakouska, Španělska a Velké Británie. Projekt by měl těžit z výhod plynoucích ze spolupráce s veřejným sektorem (EU, Eurocontrol).

Výhody využití takového systému jsou patrné ze srovnání současného stavu řízení letového prostoru nad evropským územím a nad územím USA.

5. Závěr

Vnější ekonomické náklady, které jsem se snažila v této práci specifikovat, jsou v hlavní míře závislé na fungování evropské legislativy a jejího systému řízení letového provozu. Jako hlavní východisko vedoucí ke snížení nákladů leteckých společností vidím v implementaci konceptu Single European Sky, který by měl vést ke zvýšení kapacity leteckého prostoru a tím i přispět k plynulosti provozu, což by mělo snížit popsané náklady jako zpoždění letů, spotřebu paliva a s tím související vypouštění škodlivých emisí, zkrátit letový čas posádky, jenž se pak promítne v personálních nákladech. Pokud by se koncept přiblížil ke konceptu USA, měl by pozitivní ekonomický vliv i na samotné řízení letového provozu. Snížily by se jeho náklady a tím by se mohly snížit i tarifní poplatky za užití vzdušného prostoru. Jak rychle proběhne zařazení tohoto konceptu je však velmi závislé na vzájemné spolupráci a dohodě jednotlivých států.

Seznam použité literatury

- [1] Klíma, R. Právní režim vzdušného prostoru se zřetelem na postavení poskytovatelů služeb řízení letového provozu: Rigorózní práce, Brno: Právnická fakulta Masarykovy univerzity v Brně, Katedra mezinárodního a evropského práva, 2007
- [2] Žihla, Z. a kol. Provozování podniků letecké dopravy a letišť, Brno: CERM Brno, 2010, ISBN 978-80-7204-677-5
- [3] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 ze dne 11. února 2004
- [4] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 889/2002 ze dne 13. května 2002
- [5] Úmluva o sjednocení některých pravidel pro mezinárodní leteckou dopravu ze dne 28. května 1999
- [6] <http://www.coi.cz/files/documents/seminarni-prace-letecka-doprava.pdf> (2.2.2012)
- [7] http://www2.icao.int/en/leb/List%20of%20Parties/Mtl99_EN.pdf (20.3.2012)
- [8] <http://www.legislation.gov.uk/ukxi/2009/3018/article/2/made> (8.4.2012)
- [9] https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/documents_zipped/network_operations_annual_report_2011_2.zip (8.4.2012)
- [10] <http://www.sita.aero/file/6095/baggage-report-2011-pdf> (8.4.2012)
- [11] <http://www.sita.aero/content/baggage-report-2012> (8.5.2012)
- [12] http://www.aviation-fan-club.com/letecka_doprava_EU.htm (10.4.2012)
- [13] <http://www.iata.org/whatwedo/stb/newsletter/Documents/bip-klm-case-study.pdf> (8.5.2012)
- [14] <http://www.iata.org/whatwedo/stb/bip/Documents/BIP%20-%20AF%20Case%20Study%202010.pdf> (8.5.2012)
- [15] <http://biz.cn.yahoo.com/ypen/20120423/1002881.html> (8.5.2012)
- [16] <http://www.prg.aero/cs/o-letisti-praha/zivotni-prostredi/hlukova-problematika/> (8.5.2012)
- [17] http://www.csa.cz/cs/portal/company/news/vyrocnizpravy/vz_2010.pdf (8.5.2012)
- [18] http://www.csa.cz/cs/portal/company/news/vyrocnizpravy/vz_2009.pdf (8.5.2012)

- [19] <http://www.airsafe.com/complain/bumping.htm> (8.5.2012)
- [20] http://www.lhconsulting.com/fileadmin/downloads/speeches/110830_Lufthansa_Consulting_Delay_Cost_en.pdf (8.5.2012)
- [21] <https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/content/documents/official-documents/facts-and-figures/coda-reports/CODA-Digests-2011/coda-digest-annual-2011.pdf> (8.5.2012)
- [22] <http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=MEMO/11/857&format=HTML&aged=0&language=en&guiLanguage=en> (8.5.2012)
- [23] <http://www.eurocontrol.int/sites/default/files/content/documents/single-sky/pru/publications/other/us-eu-comparison-atm-related-ops-performance-final3-2010.pdf> (8.5.2012)
- [24] <http://www.endseurope.com/docs/70606b.pdf> (8.5.2012)